

# НЕПОТОПЛЯЕМЫЙ АВИАНОСЕЦ КРЫМ

1945–2014



**ЖЖ** военные  
тайны  
века

**А.Б. ШИРОКОРАД**

## Annotation

Тот, кто владеет Крымом, владеет Черным морем. Это прекрасно понимали византийцы, генуэзцы, турки, последовательно владевшие полуостровом. В 1783 г. императрица Екатерина II повелела присоединить Крым к России.

Крым стал одновременно цитаделью России и курортной зоной. Там располагались практически все базы Черноморского флота и морской авиации. Чуть ли не половина авиационных и ракетных полков СССР также находились в Крыму.

Что представлял собой военный Крым в 70—80-х годах XX века? Как проходил раздел флота, авиации, баз и полигонов между Российской Федерацией и Украиной в середине 1990-х годов?

Как повлияло на военную инфраструктуру полуострова 23-летнее украинское правление?

Почему у России не было иного выхода, нежели помочь населению Крыма весной 2014 г.?

Об этом и многом другом рассказывается в книге Александра Широкограда «“Непотопляемый авианосец” Крым. 1945–2014».

- 
- [Александр Борисович Широкоград](#)
    - 
    - [Раздел I](#)
      - [Глава 1](#)
      - [Глава 2](#)
      - [Глава 3](#)
      - [Глава 4](#)
      - [Глава 5](#)
    - [Раздел II](#)
      - [Глава 1](#)
      - [Глава 2](#)
      - [Глава 3](#)
      - [Глава 4](#)
      - [Глава 5](#)
      - [Глава 6](#)
      - [Глава 7](#)
      - [Глава 8](#)

- [Глава 9](#)
  - [Глава 10](#)
  - [Глава 11](#)
  - [Глава 12](#)
- [Раздел III](#)
  - [Глава 1](#)
  - [Глава 2](#)
- [Раздел IV](#)
  - [Глава 1](#)
  - [Глава 2](#)
  - [Глава 3](#)
  - [Глава 4](#)
  - [Глава 5](#)
  - [Глава 6](#)
  - [Глава 7](#)
- [Раздел V](#)
  - [Глава 1](#)
  - [Глава 2](#)
  - [Глава 3](#)
  - [Глава 4](#)
- [Приложение](#)
- [Список используемых сокращений](#)
- [Список использованной литературы](#)
- 
- [notes](#)
  - [1](#)
  - [2](#)
  - [3](#)
  - [4](#)
  - [5](#)
  - [6](#)
  - [7](#)
  - [8](#)
  - [9](#)
  - [10](#)
  - [11](#)
  - [12](#)
  - [13](#)
  - [14](#)

- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)

- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)



# **Александр Борисович Широкоград «Непотопляемый авианосец» Крым. 1945 —2014**

© Широкоград А.Б., 2014

© ООО «Издательство «Вече», 2014

\* \* \*

## **Раздел I**

# **Крым – непотопляемый авианосец**<sup>[\[1\]](#)</sup>

# Глава 1

## Бомбардировочная авиация

Кто придумал название «Крым – непотопляемый авианосец», неизвестно, но его использовали уже в 1930-е годы германские и британские политики и военные.

В апреле 1940 г. британский Кабинет министров отдал приказ разбомбить Баку и уничтожить или по крайней мере серьезно вывести из строя нефтехранилища.

В Москве всерьез восприняли британскую угрозу. В полную боевую готовность была приведена система ПВО Закавказья. Замечу, что всего в ПВО страны к этому времени было три корпуса ПВО – в районах Москвы, Ленинграда и Баку. Батум же прикрывала 8-я бригада ПВО.

Тем не менее Сталин решил не ограничиваться обороной. Где-то в начале февраля 1940 г. советское командование приступило к подготовке ответного удара. Его должны были нанести шесть дальнебомбардировочных полков (всего свыше 350 бомбардировщиков ДБ-3).

6-й, 42-й и 83-й дальнебомбардировочные полки начали сосредотачиваться на аэродромах Крыма. Еще три полка ДБ-3 должны были действовать с аэродромов в Армении в районе озера Севан.

Бомбардировщики первой группы, базировавшейся в Крыму, начали выполнять пробные полеты. С аэродрома под Евпаторией они летали на запад до берегов Болгарии, а затем кружным путем вдоль берегов Турции выходили на условленную цель на побережье Абхазии и потом тем же путем возвращались в Евпаторию.

Эскадрильи первой группы, пролетев над Турцией, должны были атаковать британские базы в Ларнаке, Никозии и Фамагусте на Кипре, базу в Хайфе в Палестине и французские военные объекты в Сирии.

Самолеты второй группы, базировавшиеся в Армении, должны были лететь через Иран и Ирак. В районе Багдада полки расходились в разные стороны на турецкие объекты и на британские базы в Ираке и в Египте.

Последний, самый лакомый, кусочек достался 21-му дальнебомбардировочному авиаполку. Две его эскадрильи должны были атаковать британскую эскадру в Александрии, две эскадрильи – сбросить бомбы под Порт-Саидом, а одна эскадрилья должна была разрушить шлюзы Суэцкого канала и парализовать британское судоходство. Стоит



добавить, что все английские и французские базы к началу июня 1940 г. жили в режиме мирного времени, и о возможности авианалетов никто и не думал.

Союзное командование назначило первую бомбардировку Баку на 15 мая 1940 г. Сразу после обнаружения самолетов противника должны были подняться в воздух и бомбардировщики Ильюшина, чтобы устроить англичанам небольшой Перл-Харбор.

Однако планам англичан и французов не суждено было сбыться.

10 мая вермахт начал наступление на Западном фронте. 15 же мая капитулировала голландская армия, а танковый корпус генерала Гота расчленил 2-ю и 9-ю французские армии и двинулся на Сен-Контен. Понятно, что тут бравым союзникам стало не до Баку.

13 октября 1940 г. Риббентроп в письме к Сталину вежливо поддел его: «...советский нефтяной центр в Баку и нефтепорт в Батуми, несомненно, уже в этом году сделались бы жертвой британских покушений, если бы разгром Франции и изгнание английской армии из Европы не сломили бы английский дух нападения как таковой и не положили бы внезапный конец всем этим махинациям»<sup>[2]</sup>.

С первых дней войны советские бомбардировщики ДБ-3 и СБ стали совершать налеты на города и нефтехранилища Румынии.

С потерей Севастополя в начале июля 1942 г. господство над Черным морем перешло от Черноморского флота к германским силам, хотя Черноморский флот имел в своем составе линкор, четыре крейсера, десятки эсминцев, подводных лодок и других кораблей, по своей огневой мощи на порядок или два превосходивших германскую флотилию, где наиболее мощными артиллерийскими кораблями были десантные баржи с 10,5-см пушками.

Контроль над морем определяли самолеты, базировавшиеся в Крыму.

Следует заметить, что хотя в целом оккупанты нанесли огромный ущерб военной инфраструктуре и экономике полуострова, но они построили там превосходные аэродромы, не имевшие аналогов в СССР.

Так, на аэродроме в Саки (65 км северо-западнее Симферополя), введенном в строй еще в конце 1930-х гг., немцы построили две бетонные взлетно-посадочные полосы длиной в 1400 м и в 1000 м. Взлетные и рулежные полосы были построены из железобетонных шестигранных плит длиной 1,3 м. Аэродром был захвачен частями Красной армии в июне 1944 г. с неповрежденными ВПП.

Отличную бетонную ВПП немцы построили на аэродроме Сарабуз (с 1948 г. – Гвардейское), расположенном в 13 км к северу от Симферополя.

Эта ВПП используется до сих пор. Также до сих пор используются для проживания дома, построенные немцами для размещения личного состава.

Для подвоза боеприпасов и снаряжения с близлежащей железнодорожной станции Остряково немцы силами советских военнопленных, по некоторым сведениям, построили подземную узкоколейную железную дорогу от станции до аэродрома. Однако следы ее существования на местности до сих пор не найдены.

Рассказ о бомбардировщиках, базировавшихся в Крыму, я начну с 13-й Севастопольской авиационной дивизии пикирующих бомбардировщиков.

В первые послевоенные годы 13-я авиадивизия была перебазирована в Крым на аэродром Гвардейское. В конце 1947 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС № 0035 от 7 октября 1947 г. 13-я авиадивизия была преобразована в 88-ю дальнебомбардировочную авиационную дивизию (ДБАД) по штату № 98/704-А. В состав дивизии вошли 565-й ДБАП (бывший 29-й АППБ) и 569-й ДБАП (бывший 40-й АППБ).

В 1947–1948 гг. в состав дивизии также был включен 5-й гвардейский МТАП ВВС ЧФ.

1 февраля 1951 г. 88-я ДБАД была переименована в 688-ю минно-торпедную авиационную дивизию. Входившие в ее состав 565-й и 569-й ДБАП стали, соответственно, именоваться 1675-м и 1678-и МТАП, а 5-й гв. МТАП сохранил свой номер.

На 1 января 1952 г. 688-я МТАД числилась в составе ВВС ЧФ, с дислокацией управления на аэродроме Гвардейское. В этом же году 1675-й МТАП был передан в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

В 1954 г. в составе 688-й МТАД числились 5-й гв. МТАП, 1676-й МТАП и 1817-й МТАП (с февраля), вооруженные самолетами Ил-28. Управление дивизии, 5-й гв. МТАП и 1676-й МТАП базировали на аэродроме Гвардейское, а 1817-й МТАП – на аэродроме Веселое.

30 апреля 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 25 марта 1955 г. 688-я МТАД была переименована в 141-ю минно-торпедную авиационную дивизию ВВС ЧФ. Входившие в ее состав 1676-й МТАП и 1817-й МТАП были, соответственно, переименованы в 943-й МТАП и 981-й МТАП. Последний с марта по август 1955 г. временно переходил в состав 2-й гв. МТАД, после был возвращен в дивизию.

С мая 1955 г. по январь 1956 г. в составе дивизии имелась 502-я отдельная авиационная эскадрилья.

На основании директивы Главного штаба ВМФ от 30 августа 1955 г. 5-й гв. МТАП из состава 141-й МТАД был передан во вновь формируемую

88-ю ТБАД специального назначения ВВС ЧФ (вторую дивизию в составе ВВС ЧФ с таким номером).

В 1957 г. управление 141-й МТАД базировалось на аэродроме Октябрьское. В состав дивизии входили 943-й МТАП на аэродроме Октябрьское и 981-й МТАП на аэродроме Веселое (Джанкой).

С 28 января 1958 г. директивой главнокомандующего ВМФ управление 141-й МТАД на аэродроме Октябрьское было расформировано. Входивший в ее состав 981-й МТАП был передан во 2-ю гв. МТАД, а 943-й МТАП – в 88-ю МТАД ВВС ЧФ.

Несколько слов стоит сказать о 5-й гвардейской МТАП, которая с 1945 г. базировалась на аэродроме Сарабуз (с 1948 г. – Гвардейское).

С 13 февраля по 15 апреля 1945 г. на базе 5-го гв. МТАП на аэродроме Саки проходили войсковые испытания нового торпедоносца Ту-2т. По результатам испытаний новый самолет был рекомендован к принятию на вооружение. В 1946–1948 гг. Ту-2 в варианте торпедоносца строился серийно. Кроме того, в условиях авиамастерских выполняли дооборудование бомбардировщиков Ту-2, поступавших в строевые части.

Следует заметить, что эффективных пикирующих бомбардировщиков в СССР не производилось. Легкий бомбардировщик Пе-2 был плохим пикировщиком, и в 1949 г. бомбометание с пикирования на Пе-2 окончательно запретили. А бомбометание с пикирования на бомбардировщиках Ту-2 в морской авиации вообще не выполнялось.

Ту-2т мог нести 450-мм торпеды 46АМ, мог нести донные мины АМД-500 и АМД-1000.

На Черноморском флоте в 1949 г. из 33 сбросов торпед с Ту-2 успешными оказались 24, а 4 торпеды вообще утонули.

В конце 1947 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС от 7 октября 1947 г. полк был переведен на четырехэскадрильный штат.

К 1949 г. 5-й гв. МТАП был перевооружен на торпедоносцы Ту-2т.

Тут невозможно не сказать пару слов о реактивных бомбардировщиках – конкурентах Ту-14 и Ил-28, параллельно служивших в Морской авиации. Дело в том, что обе машины создавались как фронтовые бомбардировщики. Однако в НИИ ВВС по результатам испытаний Ту-14 было выдано заключение: «Учитывая, что в настоящее время нет скоростного бомбардировщика, обеспечивающего подвеску минно-торпедного оружия, рекомендовать самолет Ту-14 в серийное производство для вооружения только авиации ВМС с использованием на аэродромах, имеющих взлетно-посадочные полосы длиной не менее 2500 м. Ввиду большой длины

разбега и большой взлетной дистанции (без ускорителей), а также недостаточной скороподъемности Ту-14 не может быть рекомендован для использования в качестве фронтового бомбардировщика в ВВС Советской армии».

Нормальная бомбовая нагрузка самолета Ту-14 составляла 1000 кг. Грузовой отсек позволял подвесить низковысотную торпеды 45—36АНУ и авиационную мину.

Скорость полета самолета на высоте 5000 м достигала 845 км/ч, дальность – 2800 км, практический потолок – 11 300 м. Нормальный полетный вес самолета составлял 21 000 кг, максимальный – 25 140 кг.

В феврале 1951 г. первые Ту-14 начали поступать в 5-й гв. ТБАП ВВС ЧФ. Поскольку летный состав полка не эксплуатировал ранее самолеты с носовым колесом, то для переучивания был выделен самолет В-25 «Митчелл». Однако с 23 июля по 15 августа 1952 г. самолеты Ту-14 продолжали летать в 5-м ТБАП ВВС ЧФ.

18 августа 1951 г. 15 самолетов Ту-14 т полка под руководством летчика-инспектора ВВС Черноморского флота Героя Советского Союза полковника А.И. Фокина пролетели в строю над Красной площадью на воздушном параде в честь Дня Воздушного флота.

Заключение о принятии на вооружение самолета Ту-14 т было подписано наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецовым и командующим Авиации ВМФ Н.Е. Преображенским еще в августе 1951 г.

В соответствии с директивой Главного штаба ВМФ от 3 октября 1957 г. 5-й гв. ТБАП был переименован в 5-й гв. минно-торпедный авиаполк дальнего действия в составе 88-й МТАД дальнего действия.

В 1959 г. для освоения летным составом новой ракетной системы КС (самолет снаряд «Комета») в штатах полка имелся самолет Ту-14кс.

В 1957 г. вторым после 124-го МТАП на Ту-16кс перевели 5-й МТАП.

В июне 1957 г. 5-й МТАП начали перевооружать на крылатые противокорабельные ракеты К-10 на самолетах Ту-16к-10. Ракета К-10 имела стартовый вес около 4500 кг, максимальную скорость 2030 км/ч. При этом ракета К-1 °СН имела дальность 220 км, а К-1 °СД – 325 км. (Сх. 1, 2, 3.)

Ко времени распада СССР в Крыму несли службу 38 самолетов Ту-16к-10, оснащенных ракетами К-10 различных модификаций. Окончательно К-10 были сняты с вооружения в 1994 г.

В ноябре 1958 г. экипаж командира 5-го МТАП полковник В. Дубинин произвел успешный пуск и наведение двух ракет с одного самолета. Вскоре было отработано наведение с одного самолета трех ракет.

С 1971 г. 5-й гв. ОМПАП вошел в состав вновь сформированной 2-й гв. МРАД. В составе полка 1-я эскадрилья имела самолеты Ту-16к-10—26, 2-я эскадрилья – Ту-16к-26 и 3-я эскадрилья – Ту-16спс и Ту-16е.

Маленькое пояснение: самолеты Ту-16к-10—26 и Ту-16к-26 – ракетоносцы, принятые на вооружение в 1967 г. и 1969 г. соответственно. Основное вооружение их одинаковое: 2 противокорабельные крылатые ракеты КСР-2 или КСР-5, или КСР-11. Самолет Ту-16спс нес 2 крылатые ракеты КСР-2 или КСР-5, а кроме того, станцию постановки активных помех СПС-2. Ну а Ту-16е – самолет дальней радиоэлектронной разведки. (Сх. 4, 5.)

К 1985 г. 5-й гв. МРАП перевооружился с Ту-16 сразу на сверхзвуковые ракетоносцы Ту-22м3, минуя Ту-22м2.

На 1992 г. в составе полка имелось 20 машин Ту-22м3 и 15 – Ту-16 различных модификаций.

15 ноября 1994 г. 5-й гв. МРАП, базирующийся на аэродром Веселое, был расформирован. Самолеты Ту-22м3 сначала передали в 943-й МРАП, а после расформирования и этого полка 19 самолетов отошли России, а 20 – Украине. Российские Ту-22м3 передали в 444-й ЦБП и ПЛС ВВС ВМФ, а также в 568-й ОМПАП ВВС Тихоокеанского флота.

Несколько слов стоит сказать и о других полках, входивших в 688-ю (141-ю) авиадивизию.

1 февраля 1951 г. 569-й ДБАП был переименован в 1676-й минно-торпедный авиаполк.

В октябре 1951 г. в полк поступили первые четыре самолета Ил-28, после чего он, вторым в Морской авиации после 1531-го МТАП ВВС 8-го ВМФ, приступил к переучиванию на них. Боевая нагрузка Ил-28 почти не отличалась от Ту-14.

В сентябре – октябре 1953 г. 1676-й МТАП, первым в Авиации ВМФ, производил испытания новой реактивной авиационной торпеды РАТ -52 с самолетов Ил-28, выполнив при этом 54 торпедометания.

В 1951–1955 гг. полк был передислоцирован с аэродрома Гвардейское на аэродром Октябрьское.

Директивной начальника Главного штаба ВМФ № ОМУ/1/53065 от 25 марта 1955 г. 1676-й минно-торпедный Констанцкий Краснознаменный авиаполк на аэродроме Октябрьское был переименован в 943-й минно-торпедный авиаполк 141-й МТАД (бывшей 688-й МТАД) ВВС ЧФ.

В мае 1957 г. на вооружение полка поступили самолеты-торпедоносцы Ту-16 т, а в июне полк был переименован в 943-й тяжелый бомбардировочный авиаполк. Но уже 3 октября того же года на основании

директивы Главного штаба ВМФ № ОМУ/4/30353 943-й ТБАП был переименован в 943-й минно-торпедный авиаполк дальнего действия.

Самолет Ту-16 создавался как дальний бомбардировщик, а о применении его в качестве торпедоносца известно мало. Поначалу Ту-16 хотели отправить на флоты в качестве бомбардировщиков, но командование ВМФ настояло на их переделке в торпедоносцы.

Самолет Ту-16 т по основным характеристикам не отличался от бомбардировщика и обеспечивал подвеску и применение шести торпед 45—54ВТ или четырех торпед РАТ -52, а при необходимости мог нести до 12 мин различных образцов. Вся нагрузка размещалась в грузовом отсеке.

Наши адмиралы почему-то не поняли, что использование таких больших самолетов в качестве торпедоносцев может иметь успех только в борьбе с конвоями торговых судов, не имеющими авиационного прикрытия.

Ту-16 т нашли широкое применение в Черноморском флоте. В апреле 1956 г. они поступили в 5-й МТАП, в июне – в 124-й МТАП, а в мае 1957 г. – в 943-й МТАП.

В июне 1959 г. в 943-м МТАП состоялось показательное торпедометание. В учении принимали участие три Ту-16 т с нагрузкой по шесть циркулирующих торпед 45—54ВТ. В каждом вылете их сбрасывали с одного захода. Прицеливание производилось без использования автоматики бомбардировочных прицелов. Всего на учениях было сброшено 54 торпеды.

Как писал А.М. Артемьев: «Это последнее исследовательское учение с применением циркулирующих торпед. Выводы по итогам учения заслуживают, чтобы их привести:

“Самолет Ту-17 т с прицельным оборудованием можно применять для нанесения ударов по кораблям в море. Эффективность применения торпед не зависит от скорости цели. Средняя площадь накрытия при сбрасывании 18 торпед составляет  $970 \times 1900 \text{ м}^2$ . Ни само учение, ни столь глубокомысленные выводы уже не представляли интереса и использовались лишь для кандидатских диссертаций”»<sup>[3]</sup>.

Самолет Ту-16 т стал последним торпедоносцем советского ВМФ. Хотя неугомонные адмиралы настаивали на создании еще более тяжелого торпедоносца на базе четырехмоторного стратегического бомбардировщика М-6 конструкции В.М. Мясищева.

В сентябре 1958 г. после расформирования 141-й МТАД 943-й МТАП ДД вошел в состав 88-й МТАД ВВС ЧФ.

После расформирования 88-й МТАД и в связи с преобразованием МТА ВВС ВМФ в морскую ракетноносную авиацию, на основании приказа Министерства обороны СССР № 0028 от 20 марта 1961 г. и приказом главкома ВМФ № 048 от 13 апреля 1961 г., с 1 мая 1961 г. 943-й МТАП ДД стал именоваться 943-м отдельным морским ракетноносным авиационным полком.

В 1959–1961 гг. 943-й МТАП ДД был перевооружен на Ту-16кс. Перевооружение полка происходило на аэродроме Гвардейское на базе 124-го МТАП. В 1960 г. для отработки практических пусков ракет был сформирован 120-й отдельный истребительный авиаотряд (ОИАО) специального назначения, вооруженный самолетами СДК-7. В январе 1961 г. отряд расформировали, а вместо него в штат полка включили истребительное авиазвено. После окончания освоения экипажами полка ракетной системы звено было расформировано.

В 1962 г. 12 экипажей полка в рамках программы военной помощи Индонезии перегоняли самолеты Ту-16кс по маршруту Октябрьское – Иркутск – Пекин – Рангун – Джакарта – Мадрид.

С 1971 г. полк вошел в состав вновь сформированной 2-й гвардейской морской ракетноносной авиадивизии (МРАД) ВВС ЧФ.

Весной 1970 г. экипажи из состава полка на ротационной основе находились в спецкомандировке в Арабской Республике Египет. Они входили в состав 90-й ОДРАЭ особого назначения ВМФ и базировались на аэродроме Каир-Вест. Летчики выполняли полеты над Средиземным морем на Ту-16р с египетскими опознавательными знаками.

Летом 1972 г., после разрыва отношений между АРЕ и СССР, экипажи полка вернулись к месту постоянной дислокации.

С февраля 1974 г. 943-й МРАП, первым в Авиации ВМФ, приступил к переучиванию на новые сверхзвуковые ракетноносцы Ту-22м2. К 7 августа переучивание 1-й эскадрильи завершилось.

3 сентября 1974 г. первые два Ту-22м2 приземлились на аэродроме Гвардейское, а 20 сентября состоялась первая летная смена 1-й авиаэскадрильи на этих самолетах.

17 апреля 1975 г. экипаж подполковника Задирако первым в полку произвел практический пуск авиационной крылатой ракеты Х-22 на Каспийском полигоне.

Ракета Х-22 имела стартовый вес 5740 кг. Дальность стрельбы составляла 310–330 км, максимальная скорость – 3710 км/ч. Ее модификации Х-22Н и Х-22НА имели дальность стрельбы 390 км и 480 км соответственно.

Боевая эффективность полка Ту-22 м с ракетным комплексом К-22Н оценивалась вдвое выше, чем у Ту-16к-26 и втрое выше по сравнению с Ту-16к-10.

Помимо 943-го МРАП на Черноморском флоте самолетами Ту-22м2 пополнился 5-й МРАП.

В сентябре 1975 г. к переучиванию на Ту-22м2 приступила 2-я авиаэскадрилья.

К началу 1980-х гг. в составе полка имелись две эскадрильи самолетов Ту-22м2 и одна эскадрилья самолетов Ту-16к-16.

В 1983 г. эскадрилья самолетов Ту-16к в полку была расформирована.

В 1987 г. 943-й МРАП был перевооружен на самолеты Ту-22м3.

В 1992 г. в боевом составе 943-го МРАП имелось 23 самолета Ту-22м3 и четыре Ту-16.

После расформирования в конце 1994 г. управления 2-й гвардейской МРАД 943-й МРАП стал отдельным полком в составе ВВС ЧФ. В нем имелось 25 экипажей. В полк на хранение были переданы самолеты из расформированного 5-го гвардейского МРАП.

31 августа 1996 г. 943-й ОМРАП на аэродроме Октябрьское был расформирован. Самолеты Ту-22м3 (39 единиц) поделили между Украиной (20 единиц) и Россией (19 единиц). Российские самолеты Ту-22м3 передали на хранение на аэродром Веретье (Остров). Часть из них, пройдя ремонт на авиаремонтном заводе в городе Чкаловске Калининградской области, позже были переданы в 568-й гв. ОМРАП ВВС Тихоокеанского флота. А украинские «Бэкфайры»<sup>[4]</sup>, включая и доставшиеся им Ту-22м3 из состава частей дальней авиации ВВС СССР, в период с октября 2000 г. по апрель 2006 г. были утилизированы.

В марте 1951 г. в составе 2-й гв. МТАД на аэродроме Саки был сформирован 1817-й минно-торпедный авиаполк, вооруженный самолетами Ил-28.

В 1952 г. 1817-й МТАП с аэродрома Саки был перебазирован на аэродром Веселое.

С февраля 1954 г. полк числился в составе 688-й МТАД (бывшей 13-й АДПБ) ВВС ЧФ.

В марте 1955 г. 1817-й МДАД вновь входит в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

30 апреля 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 25 марта 1955 г. 1817-й МТАП был переименован в 981-й минно-торпедный авиаполк.

В августе 1955 г. на основании директивы начальника Главного штаба



ВМФ № ОМУ/4/53280 от 30 августа 1955 г. полк был передан повторно в состав 141-й МТАД (бывшей 688-й МТАД).

После расформирования 141-й МТАД, с марта 1958 г. 981-й МТАП в третий раз передается в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

В 1955–1960 гг. в составе полка одна из эскадрилий была бомбардировочной. В это время полк базировался на аэродроме Джанкой (Веселое).

13 сентября 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 981-й МТАП ВВС ЧФ, вооруженный самолетами Ил-28, на аэродроме Джанкой был расформирован.

А теперь перейдем ко 2-й гвардейской смешанной авиационной дивизии.

После войны до ноября 1947 г. состав дивизии не изменялся: 5-й гв. МТАП, 13-й гв. МТАП и 11-й гв. ИАП. На вооружении дивизии состояли бомбардировщики (торпедоносцы) Ил-4, А-20 «Бостон», а также истребители Р-63 «Кингкобра».

Позже произошла «рокировка» полками: 5-й гв. МТАП на Ту-2 из 2-й гв. МТАД на аэродроме Гвардейское был передан в 88-ю ДБАД (бывшую 13-ю АДПБ), а вместо него оттуда в дивизию передали 1675-й МТАП (бывший 29-й БАП) на аэродроме Саки, также на самолетах Ту-2.

К 1 января 1952 г. в составе 2-й гв. МТАД числились: 13-й гв. МТАП, 241-й гв. ИАП, 1675-й МТАП (бывший 29-й БАП) и вновь сформированный 1817-й МТАП. Все полки дивизии дислоцировались на аэродроме Саки. В это время ее минно-торпедные полки перевооружились на реактивные самолеты Ил-28.

На 1 ноября 1952 г. штаб дивизии перебазировался с аэродрома Саки (поселок Новофедоровка) на аэродром Веселое (в районе Джанкоя).

К 1953 г. из состава дивизии, как и из других минно-торпедных соединений Морской авиации, был исключен 241-й гв. ИАП (бывший 11-й гв. ИАП).

В феврале 1954 г. 1817-й МТАП был передан из 2-й гв. МТАД в состав 688-й МТАД (бывшей 13-й АДПБ) ВВС ЧФ, но уже в марте 1955 г. он ненадолго вернулся в состав 2-й гв. МТАД.

В апреле 1955 г. 1817-й МТАД переименовали в 981-й МТАП, а в августа опять вернули в 141-ю МТАД (бывшую 688-ю МТАД) ВВС ЧФ, с базированием на аэродроме Веселое.

В 1957 г. 2-я гв. МТАД, составом 13-го гв. МТАП и 942-го МТАП (бывшего 1675-го МТАП), базировалась на аэродроме Саки.

В марте 1958 г. в дивизию опять вернулся 981-й МТАП, который

оставался в ее составе вплоть до своего расформирования в середине 1960 г.

В августе 1958 г. в состав дивизии вошел 819-й гв. БАП, принятый в Авиацию флота из 48-й воздушной армии Одесского военного округа.

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных Сил» 2-я гв. МТАД на аэродроме Саки была расформирована, а ее полки стали отдельными частями, подчинявшимися непосредственно командующему Авиацией Черноморского флота.

В 1971 г. 2-я гвардейская морская ракетноносная Севастопольская авиадивизия им. Н.А. Токарева была вновь сформирована на аэродроме Гвардейское. В нее включили 5-й гв. МРАП, 124-й МРАП и 943-й МРАП. Такой состав дивизии оставался неизменным до 1990 г.

В 1987 г. произошел международный инцидент, в котором три Ту-16 из состава 2-й гв. МРАД, выполняя вылет в Средиземное море на боевую службу с аэродрома в Болгарии, нарушили воздушное пространство Греции и Турции. За этот инцидент был снят с должности командир дивизии полковник Н.И. Осипов.

В 1990 г. был расформирован 124-й МРАП, базировавшийся на аэродроме Гвардейское. Он был вооружен устаревшими ракетноносцами Ту-16к-10.

15 декабря 1994 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ РФ от 21 апреля 1994 г. управление 2-й гв. МРАД на аэродроме Гвардейское и 5-го гв. МРАП на аэродроме Веселое были окончательно расформированы. Уцелевший 943-й МРАП стал на некоторое время отдельным полком, но и он в 1996 г. был расформирован. На этом морская ракетноносная авиация на Черном море прекратила свое существование.

Несколько слов стоит сказать о 13-м гвардейском минно-торпедном полку. 9 мая 1945 г. он встретил, имея на вооружении 27 бомбардировщиков А-20G «Бостон», базировавшихся на аэродром Саки. В 1946 г. полк был перевооружен на самолеты Ту -2т.

В 1949 г. на базе полка были проведены испытания нового торпедного прицела ПТН-45, для чего 8 экипажей выполнили 75 полетов со сбросом 90 торпед, в том числе двухторпедными залпами – 38.

В 1953 г. полк получил новую реактивную авиационную технику – самолеты Ил-28 т.

С 1950 по 1960 год 13-й гв. МТАП находился в составе 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ, дислоцируясь на аэродром Саки.

В июле 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 13-й гв. МТАП вместе с управлением 2-й гв.

МТАД ВВС ЧФ на аэродроме Саки были расформированы.

819-й авиаполк (бывший 82-й гв. БАП) получил новый номер в январе 1949 г. В течение 9 лет он базировался в Венгрии, в районах Запорожья и Одессы.

4 сентября 1958 г. на основании директивы Главного штаба ВС СССР от 25 июня 1958 г. 819-й гв. БАП, вооруженный самолетами Ил-28, из 164-й гв. БАД ВВС Таврического ВО (46-я воздушная армия), был передан в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ с перебазированием на аэродром Веселое в Крыму.

В январе 1959 г. 819-й гв. БАП был переименован в 819-й гвардейский минно-торпедный авиаполк.

В составе ВВС ЧФ полк использовал для проведения торпедных стрельб Евпаторийский морской полигон на Черном море и Азовский полигон «Арабатская стрелка».

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 819-й гв. МТАП ВВС ЧФ на аэродроме Веселое был расформирован.

Нумерация частям в СССР присваивалась довольно бестолково, что периодически приводило к накладкам и путанице. Так, 30 августа 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ № ОМУ/4/53280 на аэродроме Гвардейское было сформировано управление 88-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии специального назначения. Это было уже второе авиационное соединение в составе ВВС ЧФ с этим номером.

В состав дивизии вошли 124-й ТБАП (переформированный из 27-й учебно-тренировочной части), 5-й гв. МТАП (переименованный тогда же в 5-й гв. ТБАП специального назначения), 32-й отдельный отряд управления, 33-й отдельный истребительный авиаотряд специального назначения.

30 октября 1957 г. в соответствии с директивой главкома ВМФ № ОМУ/4/30335 от 3 октября 1957 г. 88-я ТБАД специального назначения была переименована в 88-ю минно-торпедную авиадивизию дальнего действия. В состав дивизии в это время входили 124-й МТАП, 5-й гв. МТАП, 943-й МТАП и 153-я ОИАЭ специального назначения.

В декабре 1957 г. экипаж заместителя командира 88-й МТАД подполковника М.Г. Дервоеда выполнил на Каспийском полигоне первый практический пуск ракеты КС с самолета Ту-16 по танкеру-мишени «Чкалов».

В соответствии с директивой главкома ВМФ № ОМУ/1/9536 от 28 февраля 1961 г. управление 88-й МТАД дальнего действия было

расформировано. Фактически расформирование дивизии завершилось к концу года. Полки, входившие в ее состав, стали отдельными морскими ракетноносными.

В 1959–1961 гг. в состав отряда управления 88– МТАД ДД входил самолет Ту-4кс.

В 1961–1962 гг. СССР поставил 25 самолетов Ту-16кс для ВМС Индонезии. В качестве инструкторов использовались экипажи частей Морской ракетноносной авиации ВВС ЧФ.

«Ракетноносная авиация в годы “холодной войны” получила возможность решать задачи как в Черном, так и в Средиземном морях. Ее возможности позволили самостоятельно и во взаимодействии с Дальней авиацией вести боевые действия по уничтожению авианосцев в восточной части Средиземного моря, а с использованием оперативных аэродромов на территории Венгрии и Болгарии – в центральной и даже в западной части Средиземного моря. В Черном море она могла наносить ракетные удары по кораблям и группировкам кораблей, по конвоям и одиночным судам как в море, так и в пунктах базирования из районов северной части моря, не входя в зону ПВО вероятного противника. Дивизия ракетноносной авиации была способна выпустить одновременно до 90 ракет в Черном море и до 60 ракет в Средиземном море. Ракетноносная авиация являлась одним из составных компонентов в ходе завоевания господства в Черном море и блокаде Проливной зоны»<sup>[5]</sup>.

## Глава 2

### Истребительная авиация

К 1946 г. истребительная авиация Черноморского флота состояла из 4-й истребительной авиадивизии. Еще несколько истребительных полков входили в состав минно-торпедной, пикировочной и штурмовой дивизий.

В 1951–1957 гг. в составе ВВС Черноморского флота насчитывалось уже четыре истребительные дивизии: 4-я в Каче, 49-я в Бельбеке, 127-я в Керчи и 181-я в Джанкое. Только 4-я ИАД была довоенного формирования. 49-я и 127-я ИАД были сформированы в 1951 г., а 181-я ИАД принята из ССВ Советской армии. К началу 1957 г. в эти дивизии входили 12 авиаполков.

К 1 января 1954 г. в составе Черноморского ф л о т а было боевых реактивных машин: 245 истребителей МиГ-17 и 88 МиГ-15.

К началу 1957 г. все истребители были выведены из боевого состава, а 62-й ИАП в 1955–1956 гг. перевооружен сверхзвуковыми истребителями МиГ-19.

Отдельно рассмотрим истребительные дивизии.

На 1 сентября 1948 г. в 4-й ИАД ВВС ЧФ числились: 6-й гв. ИАП на аэродроме Кача, вооруженный истребителями Р-40 «Киттихаук» и Р-63 «Кингкобра»; 62-й ИАП на аэродроме Бельбек (Р-40 «Киттихаук» и Як-11); 329-й ИАП (бывший 7-й ИАП) на аэродроме Геленджик (Р-40 «Киттихаук», Як-9 и Як-11); 241-й гв. ИАП на аэродроме Гвардейское (Р-40 «Киттихаук» и Як-11); 39-я отдельная авиаэскадрилья ночных истребителей (ОАЭ НИ) на аэродроме Кача на самолетах А-20 «Бостон» и Р-39 «Аэрокобра» (в ноябре 1948 г. эскадрилья переведена на Балтику).

Весной 1950 г. в дивизию вошел еще 661-й истребительный авиаполк, сформированный на аэродроме Кача.

В 1951 г. 326-й ИАП был переведен из дивизии во вновь сформированную 527-ю ИАД ВВС ЧФ.

В начале 1950-х гг. началось перевооружение полков дивизии на реактивные истребители МиГ-15, а в середине 1950-х гг. их перевооружили на МиГ-17.

В 1952 г. 4-ю ИАД в составе 6-го гв. ИАП, 661-го ИАП и 241-го ИАП передали в состав 52-го истребительного авиакорпуса ВВС Таврического ВО.

В июле 1953 г. 4-я ИАД 52-го ИАК ВВС Таврического ВО была

возвращена в состав ВВС ЧФ.

По состоянию на 1 января 1954 г. в состав 4-й ИАД входили: 6-й гв. ИАП и 241-й ИАП, базировавшиеся на аэродроме Кача, а также 661-й ИАП на аэродроме Песчаное (бывший поселок Альма-Тамак в районе Качи). Управление дивизии также базировалось на аэродроме Кача. На дивизию возлагалась задача ПВО в районе главной базы Черноморского флота – Севастополя.

К сентябрю 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» управление 4-й ИАД Aviации Черноморского флота на аэродроме Кача было расформировано. Тогда же были расформированы и ее полки: 6-й гв., 241-й гв. и 661-й.

10 апреля 1950 г. на базе 62-го ИАП 4-й ИАД ВВС ЧФ, который базировался на аэродроме Бельбек, началось формирование еще одного соединения истребительной авиации – 49-й истребительной авиадивизии ВВС ЧФ. Ее управление разместилось на аэродроме Бельбек. В состав дивизии вошли: 62-й ИАП (аэродром Бельбек) и вновь сформированные 433-й ИАП (аэродром Херсонес), 628-й ИАП (аэродром Бельбек), 639-й ИАП (аэродром Херсонес). На укомплектование дивизии был направлен личный состав истребительной авиации всех флотов. На нее возлагалась задача ПВО в районе Севастополя.

В 1952 г. 49-я ИАД в составе 62-го, 628-го и 639-го полков была передана в состав 52-го ИАК ВВС Таврического ВО.

В июле 1953 г. 49-я ИАД 52-го ИАК была возвращена в состав ВВС Черноморского флота.

В 1957–1958 гг. в состав дивизии входили: 62-й ИАП (истребители МиГ-19, Бельбек), 433-й ИАП (МиГ-17, мыс Херсонес), 628-й ИАП (МиГ-17, Бельбек). К апрелю 1958 г. 639-й полк был перебазирован с Херсонеса на аэродром Октябрьское.

6 апреля 1960 г. директивой Министерства обороны СССР от 16 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» управление 49-й истребительной авиадивизии на аэродроме Бельбек было расформировано. Одновременно с ним были расформированы 628-й и 433-й авиаполки. А 62-й авиаполк передали в состав 1-й дивизии 8-й отдельной армии ПВО страны. Он стал единственным истребительным полком из ВВС Черноморского флота, уцелевшим после всех реформ в составе Вооруженных сил Украины до 2013 г.

На вооружении частей дивизии состояли истребители МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19с и МиГ-19св.

527-я истребительная авиадивизия трехполкового состава была сформирована в составе ВВС Черноморского флота в феврале – марте 1951 г. Ее задачей была ПВО в районе Керченского пролива. В дивизию вошли 326-й и 329-й ИАП, а также вновь сформированный 1727-й полк.

На 1 января 1954 г. управление дивизии базировалось на аэродроме Керчь. 326-й полк дислоцировался на аэродроме Кировское, 329-й – на аэродроме Геленджик, 1727-й – на аэродроме Темрюк. Полки были вооружены истребителями МиГ-15.

В июне 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМС от 25 марта 1955 г. 527-я ИАД была переименована в 127-ю ИАД, а 1727-й полк стал 966-м полком.

В середине 1950-х гг. полки дивизии перевооружались на истребители МиГ-17.

В 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 127-я ИАД была расформирована.

С конца 1945 г. 181-я ИАД числилась в составе ВВС Таврического ВО, дислоцируясь на аэродроме Джанкой. В ее состав входили полки: 53-й (в 1946 г. базировался на аэродроме Веселое, а с 1947 г. – на аэродроме Джанкой); 306-й (Кача), 355-й (Джанкой) и 728-й (с 1949-го – 925-й), который базировался на аэродроме Советский (Грамматиково).

С 8 марта по 1 апреля 1947 г. на основании директивы командующего Таврическим ВО от 26 февраля 1947 г. 306-й ИАП был расформирован, а личный состав отправлен на укомплектование 53-го, 355-го и 728-го полков дивизии.

В августе 1953 г. на основании приказа Минобороны СССР № 0084 от 25 апреля 1953 г. 181-я ИАД, вооруженная истребителями МиГ-15, в полном составе была передана ВВС Черноморского флота.

На 1 января 1954 г. в составе дивизии имелись 53-й, 355-й и 925-й полки. Управление дивизии базировалось на аэродроме Евпатория.

В феврале 1957 г. 181-ю дивизию передали во вновь сформированную Крымскую дивизию Одесского корпуса ПВО.

К 1 апреля 1958 г. управление 181-й ИАД на аэродроме Евпатория было расформировано, а входившие в состав дивизии полки стали подчиняться непосредственно командованию Крымской дивизии.

В октябре 1947 г. 6-й гв. отдельный истребительный авиаполк из Одессы перебазировался в Крым на аэродром Кача и вошел в состав 4-й ИАД ВВС ЧФ.

В 1950 г. на вооружении полка состояли истребители: Ла-11, Р-63, УТ-2, Як-12, Р-39у. В конце 1950 г. в полк стали поступать новые

реактивные самолеты УТИ Як-17 и МиГ-15.

19 января 1951 г. были собраны и облетаны первые истребители МиГ-15, после чего началось переучивание на них личного состава полка, которое завершилось в апреле того же года.

На 1 января 1954 г. 6-й гв. авиаполк базировался на аэродром Кача. К этому времени он был перевооружен на истребители МиГ-17.

В феврале 1957 г. 9 самолетов МиГ-17 и 11 летчиков 53-го ИАП 181-й дивизии были перебазированы на аэродром Кача, где вошли в состав 6-го гв. ИАП 4-й ИАД. Вместо них 11 февраля 10 машин МиГ-17п и 12 летчиков полка были переданы в 53-й ИАП, который уходил в ПВО страны.

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 6-й гвардейский авиаполк на аэродроме Кача был расформирован. Часть личного состава пошла на укомплектование 853-го отдельного вертолетного полка Aviации ЧФ.

В соответствии с циркуляром начальника Главного штаба ВМС от 12 декабря 1946 г. 7-й ИАП 4-й ИАД был переименован в 34-й истребительный авиаполк ВВС ЧФ. Полк дислоцировался на аэродроме Альма-Тамак (позже Песчаное) близ Качи.

19 июля 1948 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС от 12 апреля 1948 г. 34-й ИАП был переименован в 329-й ИАП, поскольку в составе ВВС СА уже имелся 34-й ИАП. На вооружении полка состояли истребители Р-40 «Киттихаук», Як-9 и Як-11.

В 1949 г. 329-й ИАП числился отдельным полком, подчиненным непосредственно командующему ВВС ЧФ.

В январе 1950 г. полк базировался на аэродром Геленджик.

В феврале – марте 1951 г. полк вошел в состав вновь сформированной 527-й ИАД ВВС ЧФ.

В начале 1950-х гг. полк был перевооружен на истребители МиГ-15, а к середине 1950-х гг. – на МиГ-17.

В апреле 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 329-й ИАП 127-й ИАД (бывшей 527-й ИАД) на аэродроме Геленджик был расформирован.

В апреле 1948 г. в соответствии с циркуляром начальника Главного штаба ВМС от 12 апреля 1948 г. 11-й гв. ИАП был переименован в 241-й гв. ИАП. Полк, вооруженный истребителями Р-63 «Кингкобра» и Як-11, базировался в Евпатории и числился во 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

В 1950 г. полк перебазировался на аэродром Саки, где базировались остальные полки 2-й гв. МТАД.

С января по апрель 1951 г. на аэродроме Саки шло теоретическое



переучивание личного состава 241-го гв. ИАП на реактивные истребители МиГ-15.

В апреле того же года на вооружение 62-го полка поступили истребители Ла-11, которые оставались там недолго, до освоения летным составом реактивных истребителей МиГ-15.

До 1953 г. полк входил в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ, после чего был передан в 4-ю ИАД, где и оставался вплоть до своего расформирования.

В 1954 г. 241-й полк числился уже на аэродроме Кача.

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 241-й гв. ИАП, вооруженный истребителями МиГ-15, на аэродроме Кача, вместе с управлением 4-й ИАД был расформирован.

В июле 1948 г. 326-й ИАП 4-й дивизии базировался на аэродром Сарабуз в Крыму.

С февраля 1951 г. 326-й полк вошел в состав 527-й ИАД (с 1955 г. – 127-я ИАД) ВВС ЧФ, базируясь на аэродром Кировское.

В начале 1950-х гг. полк перевооружили на истребители МиГ-15, а в середине 1950-х гг. – на МиГ-17.

В январе 1957 г. на основании приказа Минобороны СССР № 002 от 3 января 1957 г. 326-й полк был передан из 127-й ИАД в 181-ю ИАД ВВС ЧФ и вместе с последней вошел в состав Крымской дивизии Одесского корпуса ПВО.

По данным исторического формуляра 21-й дивизии ПВО на момент передачи 326-й полк числился отдельным полком, базирующимся на аэродром Карагоз (село Гончаровка).

Весной 1958 г., после расформирования управления 181-й ИАД, 326-й полк стал подчиняться непосредственно командованию Крымской дивизии Одесского корпуса ПВО. В том же году полк был перевооружен на сверхзвуковые перехватчики Су-9.

326-й ИАП оставался в составе 8-й отдельной армии ПВО до конца 1970-х гг. В сентябре 1979 г. полк на аэродроме Кировское был расформирован.

С 9 ноября по 10 декабря 1945 г. 53-й ИАП был перебазирован из 2-й войсковой армии Центральной группы войск в Крым на аэродром Кача. Тогда же на базе хранения авиатехники в Узине было получено 18 самолетов Як-9. Всего же в полку имелось 43 истребителя Як-9.

В апреле 1946 г. полк перебазировался на аэродром Веселое. Тогда же из Узина перегнали 12 Як-9 и еще 23 истребителя с завода в Таганроге.

К марту 1947 г. 53-й ИАП перебазировался на аэродром в Джанкой, а

на пополнение полка прибыла эскадрилья из 306-го ИАП.

В октябре 1951 г. полк получил на вооружение самолеты МиГ-15 и приступил к переучиванию экипажей и освоению новой техники.

12 сентября 1952 г. 53-й полк в составе 181-й ИАД ВВС Таврического ВО вошел в 52-й ИАК, штаб которого размещался в Севастополе.

В ноябре 1952 г. 53-й ИАП перебазировали на аэродром Евпатория.

С 23 мая 1953 г. приказом Минобороны СССР от 25 апреля 1953 г. 53-й полк 181-й ИАД 52-го смешанного авиакорпуса (бывшего 52-го ИАК) ВВС Таврического ВО приказом главкома ВМС от 29 августа 1953 г. был передан в состав ВВС ЧФ.

В середине 1950-х гг. личный состав полка освоил истребители МиГ-17.

До конца января 1957 г. 53-й ИАП, вооруженный самолетами МиГ-17, находился в составе 181-й ИАД ВВС ЧФ.

С 1 февраля 1957 г. на основании приказа МО СССР № 002 от 3 января 1957 г. 53-й полк в составе 181-й дивизии был передан в Крымскую дивизию Одесского корпуса ПВО.

В феврале 1957 г. 9 самолетов МиГ-17 и 11 летчиков полка были перебазированы на аэродром Кача, где вошли в состав 6-го гв. ИАП 4-й ИАД ВВС ЧФ. Вместо них 11 февраля полк пополнился 10 самолетами МиГ-17п и 12 летчиками из 6-го гв. ИАП.

Весной 1958 г. после расформирования управления 181-й дивизии 53-й полк стал подчиняться непосредственно командованию Крымской дивизии Одесского корпуса ПВО.

28 июня 1945 г. 62-й истребительный авиапункт всем составом перебазировался на аэродром Аджи-Булат (позже поселок Угловое, Крым) и приступил к выполнению задач ПВО главной базы Черноморского флота Севастополя.

В ноябре 1945 г. 1-я эскадрилья полка была перевооружена на самолеты Як-9 в количестве 12 единиц.

С 15 мая 1946 г. полк получил задачу перевооружить эту эскадрилью на самолеты Р-39 «Аэрокобра». Перевооружение закончилось к 25 сентября.

В 1945 г. 62-му полку вручили Боевое знамя части.

На 1 января 1947 г. 62-й ИАП, базировавшийся на аэродром Джанкой, на самолетах Р-40 «Киттихаук» и Р-39 «Авиакобра» входил в состав 4-й ИАД ВВС ЧФ.

В марте 1947 г. 62-й полк получил 13 самолетов Р-39 для перевооружения 2-й эскадрильи. В том же году полк получил для

переворужения 16 самолетов Р-63 «Кингкобра».

Во второй половине 1947 г. на основании приказа командующего ВВС ЧФ № 096 от 20 мая 1947 г. полк был перебазирован на аэродром Бельбек и приступил к выполнению задач ПВО главной базы ЧФ Севастополя дежурством на земле. С этим аэродромом связана и вся последующая история полка.

10 апреля 1950 г. на базе 62-го ИАП началось формирование управления 49-й истребительной авиадивизии и 628-го истребительного авиаполка ВВС ЧФ. Управление 49-й ИАД разместилось на аэродроме Бельбек, а 62-й полк вышел из состава 4-й ИАД и вошел в состав новой дивизии, передав две эскадрильи (38 самолетов Р-39 «Аэрокобра») в 4-ю дивизию. В том же году 62-й полк получил на вооружение самолеты Ла-11 и приступил к переучиванию личного состава.

22 мая 1951 г. 62-й полк временно перебазировался на аэродром Саки и приступил к практическому переучиванию на реактивный истребитель МиГ-15. Одновременно технический состав занимался сборкой поступивших на вооружение самолетов МиГ-15. Истребители Ла-11 были преданы в 241-й гв. ИАП (бывший 11-й гв. ИАП) 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

22 июля 1951 г. полк закончил переучивание на МиГ-15 и приступил к выполнению боевого дежурства в системе ПВО Севастополя на аэродромах Кача и Бельбек. Затем в связи со строительством на аэродроме Бельбек новой ВВП полк вернулся на аэродром Саки.

В 1952 г. полк был зачислен в состав 52-го ИАК ВВС Таврического ВО и 29 октября 1952 г. перебазирован на аэродром Бельбек, где продолжал выполнение боевой подготовки и боевого дежурства.

В сентябре 1955 г. 1-я и 2-я эскадрильи 62-го ИАП первыми в ВВС ЧФ начали переучиваться на сверхзвуковые истребители МиГ-19.

Это был первый отечественный сверхзвуковой истребитель. Скорость его достигала 1450 км/ч. Потолок – 17 км. Увы, дальность была невелика – 1390 км, что было терпимо для ВВС, но мало для флотских истребителей. Вооружение: две 30-мм пушки НС-30 и два блока 57-мм НУРС.

В 1957–1958 гг. летчики полка освоили машины МиГ-19с и МиГ-19св. При этом в течение полутора лет погибли два командира полка – майор И.И. Гуркович и подполковник В.С. Абрамов.

В 1956–1960 гг. 62-й полк трехэскадрильного состава (36 самолетов) входил в состав 49-й ИАД ВВС ЧФ. При выполнении полетов две эскадрильи полка летали поочередно день и ночь по 4 часа, а третья эскадрилья несла боевое дежурство. В это время одной из задач полка являлось уничтожение разведывательных воздушных шаров, запускаемых с

сопредельной стороны на нашу территорию. Кроме освоения аэродромов побережья Черного моря – Саки, Евпатория, Кировское, Карагоз, Керчь, Крымское – летчики полка составом эскадрилий дважды летали в Болгарию на аэродромы Балчик и Бургас.

Директивой Минобороны СССР от 16 марта 1960 г. 62-й ИАП был выведен из ВВС ЧФ и передан в состав войск ПВО страны. Он перешел в состав 1-й дивизии 8-й отдельной армии ПВО. Штаб армии дислоцировался в Киеве. В этот период в составе полка числились три эскадрильи, 40 самолетов МиГ-19с и МиГ-19св, и 60 летчиков.

В 1968 г. 62-й полк был перевооружен на истребители-перехватчики Су-15. Полк стал последней строевой частью ВВС бывшего СССР, получившей на вооружение самолеты этого типа.

В ночь с 11 на 12 сентября 1970 г. дежурное звено перехватчиков 62-го полка перехватило и привело на свой аэродром греческий «Дуглас» DC-3, залетевший в воздушное пространство СССР.

Во второй половине 1970-х гг. полк был перевооружен на перехватчики Су-15тм, которые оставались на его вооружении до начала 1990-х гг.

В начале 1990-х гг. 62-й ИАП ПВО на аэродроме Бельбек начал перевооружаться на Су-27, получив 14 самолетов, параллельно до 1996 г. используя и Су-15тм. Тогда же полк получил истребители МиГ-29, переданные из частей ВВС в Саки и Кировском.

62-й ИАП оставался единственным истребительным полком, входившим ранее в состав ВВС ЧФ, который сохранился к 2013 г.

С 5 ноября по 12 декабря 1945 г. 355-й ИАП в составе 181-й ИАД был передан из 2-й войсковой армии Центральной группы войск в состав ВВС Таврического ВО и перебазировался в Крым на аэродром Джанкой (Веселое).

В начале 1950-х гг. полк получил на вооружение реактивные самолеты МиГ-15. 12 сентября 1952 г. 355-й полк в составе 181-й дивизии вошел в 52-й истребительный авиакорпус, штаб которого находился в Севастополе. С 23 мая 1953 г. приказом Минобороны СССР № 0084 от 25 апреля 1953 г. 355-й ИАП 181-й ИАД 52-го САК (бывш. 52-й ИАК) ВВС Таврического ВО приказом главкома ВМС № 1189 от 29 августа 1953 г. был передан в состав ВВС ЧФ.

В 1953–1957 гг. 355-й полк, вооруженный самолетами МиГ-15, находился в составе ВВС ЧФ. В январе 1954 г. полк базировался на аэродром Евпатория.

В середине 1950-х гг. полк перевооружился на истребители МиГ-17.

В январе 1957 г. на основании приказа Минобороны СССР № 002 от 3 января 1957 г. 355-й ИАП в составе 181-й ИАД был передан в Крымскую дивизию Одесского корпуса ПВО.

В апреле 1958 г. на основании директивы Минобороны СССР от 15 января 1958 г., директивы главкома ПВО от 22 января 1958 г. и приказа командира Одесского корпуса ПВО от 29 января 1958 г. 355-й ИАП на аэродроме Евпатория вместе с управлением 181-й ИАД был расформирован.

Несколько слов стоит сказать об истребителях 8-й отдельной армии ПВО, базировавшейся к 1991 г. в Крыму: 62-й истребительный авиаполк ПВО (Бельбек) – 39 Су-15тм. В начале 1990-х гг. полк начал перевооружаться истребителями Су-27 (успели получить 14 машин), параллельно продолжая эксплуатировать Су-15тм.

136-й истребительный авиаполк ПВО (Кировское) – в стадии перевооружения на Су-27.

В годы «холодной войны» нарушения воздушного пространства Крыма и прилегающих районов самолетами США были сравнительно редки по сравнению с другими регионами СССР. Так, 10 июля 1956 г. в 7 ч. 36 мин. нарушитель пересек границу ГДР в районе Вюрцбурга и, пройдя ГДР и Польшу, в 9 ч. 08 мин. вторгся в воздушное пространство СССР в районе Перемышля. Дальнейший полет нарушителя проходил по маршруту Черновцы – Одесса – Херсон – Севастополь – Керчь – мыс Меганом, где он развернулся в юго-западном направлении и затем через Симферополь продолжал полет обратно: Одесса – Галац – Румыния – Венгрия – Чехословакия и через Австрию и Западную Германию. Самолет-нарушитель устойчиво шел на высоте примерно 20 тыс. метров со скоростью от 800 до 1000 км/ч.

На перехват нарушителя поднялись три истребителя МиГ-19. Однако цель увидели только два пилота. В 10 ч. 25 мин. майор Демидов, находясь на высоте 17,5 тыс. м, видел выше на 1500–2000 м белый блестящий самолет, по внешнему виду похожий на «Канберру». При сопровождении цели летчик наблюдал отвороты самолета и покачивание крыльями. В 10 ч. 34 мин. подполковник Виноградов, находясь на высоте 17,2 тыс. м, видел цель над собой, опознав ее как «Канберру». Замечу, что о существовании разведывательного самолета У-2 в США никто из пилотов МиГ-19 и не догадывался.

27 октября 1957 г. в 10 ч. 35 мин. РЛС в Крыму засекли воздушную цель, приближавшуюся к полуострову на высоте 19–22 км. В воздух были подняты МиГ-19 с аэродромов Бельбек и Крымский. Однако цель

перехватить не удалось. Неопознанный самолет обошел полуостров, даже не входя в воздушное пространство СССР. Связано ли это было с подъемом перехватчиков, неизвестно. Далее самолет пролетел к горам Кавказа, где ему навстречу были подняты МиГ-17 с аэродрома Миха-Цхакая и Мериа. Пройдя до Батуми и опять же не входя в воздушное пространство СССР, неопознанный самолет двинулся назад и сел в районе Стамбула.

## Глава 3

### Штурмовая авиация

К июню 1943 г. части штурмовой авиации ВВС Черноморского флота были сведены в 11-ю штурмовую авиабригаду (с июля – 11-я штурмовая авиадивизия). Кроме 8-го гвардейского штурмового авиаполка (бывший 18-й ШАП) и 47-го ШАП на самолетах Ил-2 в нее входили два истребительных полка (6-й гвардейский и 9-й), вооруженных самолетами Як-9. 23-й штурмовой авиаполк оставался отдельным и подчинялся непосредственно командующему ВВС ЧФ.

Структура частей штурмовой авиации Черноморского флота не изменялась до конца мая 1944 г. После освобождения Крыма ГКО принял решение передать 11-ю штурмовую дивизию в состав Балтийского флота для использования в боях в Прибалтике.

Исключение составил отдельный 23-й отдельный штурмовой авиаполк, который участвовал в боях в Румынии. На вооружении полка состояли штурмовики Ил-2 и ночные бомбардировщики У-26 и УТ-16.

К январю 1945 г. 23-й ОШАП дислоцировался на румынском аэродроме Мамайя вблизи Констанцы.

В апреле 1945 г. 23-й полк перебазировался в Крым на аэродром Джанкой.

В декабре 1947 г. во время первой волны послевоенных сокращений на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМФ от 7 октября 1947 г. 23-й ОШАП ВВС ЧФ был расформирован.

В начале 1970-х гг. руководство ВМФ решило возродить морскую штурмовую авиацию. Штурмовики должны были содействовать морским десантам, бороться с малоразмерными высокоманевренными целями типа катеров различного назначения, поскольку состоявшие на вооружение авиационные ракетные комплексы не могли эффективно решать подобные задачи. Об этом свидетельствует и опыт многочисленных локальных войн 50—70-х гг. XX века.

Первым штурмовую авиацию получил Балтийский флот. В июле 1975 г. на аэродроме Веретье (город Остров) был сформирован 846-й гв. отдельный морской штурмовой авиаполк на самолетах Су-17 м.

Возрождение штурмовой авиации на Черном море началось только в 1990 г., когда в состав ВВС ЧФ был включен 43-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков на самолетах Су-17м3, переданный из ВВС Советской

армии и перебазированный в Крым из Монголии.

У моряков этот полк стал именоваться 43-м ОМШАП. После раздела Черноморского флота между Россией и Украиной в 1995 г. полк был свернут в отдельную штурмовую эскадрилью.

В 1997 г. 43-я ОМШАЭ была перевооружена на бомбардировщики Су-24, а в 2002 г. вновь была развернута в отдельный штурмовой авиаполк с прежним номером.

До конца 2009 г. 43-й ОМШАП составлял главную ударную силу Морской авиации Черноморского флота. Она принимала участие в боевых действиях против Грузии в августе 2008 г.

Затем полк был обращен на формирование 7058-й авиационной базы Морской авиации Черноморского флота.

Несколько слов стоит сказать о потере аэродромов Черноморского флота после распада Советского Союза. В 1992–1994 гг. Молдавии были оставлены аэродромы Маркулешты и Тирасполь. Грузии оставлен аэродром Мэрия. Украине переданы ОКП авиации и аэродромы: основные – Лиманское, Саки, Донузлав (Мирный), Октябрьское, Веселое (5 из 7 – 71 %); запасные – Сизовка, Геническ, Сокологорное, Воинка, Большой Токмак (5 из 7 – 71 %).

В составе Черноморского флота остались аэродромы: основные – Гвардейское, Кача; запасные – Херсонес, Южный.



## Глава 4

### Авиачасти особого назначения

В конце 1952 г. на аэродроме Гвардейское в составе ВВС ЧФ была сформирована отдельная авиаэскадрилья специального назначения, вооруженная самолетами Ту-4. Самолеты поступили с завода, а личный состав – из Дальней авиации. Командир эскадрильи – полковник В.В. Вережко. Эскадрилья предназначалась для освоения крылатых ракет КС.

В начале 1953 г. эскадрилья СпН была переформирована в учебно-тренировочную часть № 27. В нее вошли 12 самолетов Ту-4кx и 8 Ту-4, а также вспомогательный самолет. На базе 27-й части планировалось провести войсковые испытания системы «Комета» и подготовить для строевых частей авиации ВМС рекомендации по ее применению. Одновременно на аэродроме создается часть по хранению, подготовке и эксплуатации крылатых ракет КС.

Первоначальное освоение системы и первые практические пуски производились с аэродрома НИИ ВВС в Багерово, расположенном на Керченском полуострове.

С мая 1953 г. экипаж заместителя командира 27-й УТЧ подполковника М.Г. Дервоеда прошел обучение в испытательном центре ВВС по освоению ракетной системы КС. (Сх. 6)

В декабре 1953 г. им был выполнен первый практический пуск ракеты КС с самолета Ту-4 по мишени (транспорт «Курск» на Каспийском полигоне № 77).

В 1954–1955 гг. экипажи части успешно осваивали новую ракетную систему, произведя 18 практических пусков авиационных крылатых ракет. Пуск 21 ноября 1954 г. носил демонстративный характер для руководства Вооруженных сил СССР. Капитан В.А. Никольский произвел пуск ракеты в боевом варианте по крейсеру «Красный Кавказ». В результате прямого попадания цель в течение 12 минут затонула.

30 августа 1955 г. в соответствии с директивой Главного штаба ВМФ на базе 27-й УТЧ был сформирован 124-й тяжелый бомбардировочный авиаполк трехэскадрильного состава. Полк вошел в состав 88-й ТБАД СпН (МТАД) ВВС ЧФ и находился в ней вплоть до ее расформирования в 1961 г.

В составе полка имелись 12 самолетов Ту-4кx, 2 СДК-5 (затем СДК-7), УТИ МиГ-15, Ли-2, два По-2.

Самолет СДК-5 мало известен, поэтому о нем следует рассказать отдельно. Он специально создан для имитации в воздухе крылатой ракеты авиационного ударного комплекса «Комета» и отработки бортовой аппаратуры наведения. При проектировании за основу взяли истребитель МиГ-17, с которого сняли вооружение, над воздухозаборником под обтекателем разместили систему наведения на цель, а в обтекателе над килем установили антенны для приема сигналов от самолета-носителя, корректирующих траекторию полета. Самолет оснащен автопилотом и контрольно-записывающей аппаратурой.

Имитаторы «Кометы» использовались следующим образом. Ракетоносец Ту-16 с подвешенным СДК взлетал и следовал в район цели. Экипаж носителя действовал с ним, как и с реальной ракетой, исключение составлял запуск двигателя на имитаторе, который производился не автоматически, а пилотом СДК. Штурман-оператор, обнаружив цель, переводил аппаратуру в режим автосопровождения и затем давал команду пилоту СДК на запуск двигателя. После этого производилась отцепка и наведение имитатора на цель, причем его пилот в управление не вмешивался. Если машина не отклонялась от нужной траектории, то за 500–600 м до цели летчик отключал автопилот и следовал на аэродром. Результаты пуска анализировались по данным КЗА.

Госиспытания комплекса проходили с июля 1952 г. по январь 1953 г. и завершились запуском «Кометы» в серийное производство и принятием ее на вооружение. Однако после окончания испытаний использование СДК-5 продолжилось. Дело в том, что реальные пуски ракет заканчивались их разрушением. В целях экономии было решено использовать в процессе боевой подготовки имитаторы, что позволило более эффективно вести работы по совершенствованию комплекса и отработке его применения.

В 1958 г. началось изготовление СДК-5ТГ, который был имитатором ракеты КСС, оснащенной тепловой головкой самонаведения «Спутник-2». С декабря 1957 г. изготавливались СДК-7ТГ, которые тоже были созданы на базе истребителя МиГ-17 и служили аналогом ракет КС с тепловой ГСН «Спутник-2».

В том же 1955 году 124-й полк в течение трех месяцев находился на боевом дежурстве на Северном флоте.

В июне 1957 г. в полк поступил от промышленности первый реактивный самолет-ракетоносец Ту-16кс. К концу года в составе полка насчитывалось 12 самолетов носителей мишеней Ту-16крм, 6 самолетов заправщиков Ту-16зщ и один самолет постановщик активных помех Ту-16спс, не считая восьми самолетов Ту-4кс. Первые же самолеты в

торпедоносном варианте поступают в полк в июне 1956 г.

С 3 октября 1957 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ в соответствии с новой классификацией 124-й ТБАП был переименован в 124-й минно-торпедный авиаполк дальнего действия.

В декабре 1957 г. первый практический пуск ракеты КС с самолета Ту-16 полка произвел полковник М.Г. Дервояд.

В 1960 г. полк начал перевооружение на авиационный комплекс Ту-16к-10 с крылатой ракетой К-10.

С 1961 г. в состав 124-го ОМРАП вошел авиаотряд спасательных самолетов – два Ту-16сп. Самолеты отряда были оснащены сбрасываемыми в воздухе спасательными катерами «Фрегат», подвешиваемыми под грузоотсеком.

В 1959–1961 гг. в составе полка имелось звено самолетов СДК, предназначенное для тренировки экипажей самолетов-ракетоносцев в имитации пусков ракет КС. Аналогичные звенья тогда же были сформированы в большинстве ракетоносных полков ВВС ВМФ.

В феврале 1961 г. после расформирования 88-й МТАД дальнего действия 124-й МТАД дальнего действия стал отдельным полком, а в апреле на основании приказа Минобороны СССР № 0028 от 20 марта 1961 г. 124-й ОМТАП дальнего действия переименовали в 124-й отдельный морской ракетоносный авиаполк. В составе полка имелись 16 Ту-16кс, 6 Ту-16спс, 6 Ту-16зщ и один пассажирский биплан Ан-2.

В 1974 г. 124-й ОМРАМ вошел в состав вновь сформированной 2-й гв. МРАД Авиации ЧФ.

В начале 1980-х гг. в составе полка были 1-я и 2-я эскадрильи, вооруженные самолетами Ту-16к-10—26, и 3-я эскадрилья, вооруженная самолетами Ту-16зщ и Ту-16спс.

В 1980-е гг. эскадрилья самолетов Ту-16к-10—26 из состава полка несла боевую службу в Средиземном море, выполняя вылеты с аэродромов Сирии.

В 1990 г. 124-й МРАП, вооруженный самолетами Ту-16к-10, на аэродроме Гвардейское был расформирован.

А теперь перейдем к авиации 71-го специального полигона ВВС.

Решение о создании 71-го специального полигона ВВС для авиационного обеспечения ядерных испытаний было принято ЦК КПСС и Советом Министров СССР 21 августа 1947 г. Приказ главкома ВВС о формировании полигона с его штатной структурой был подписан 10 ноября того же года.

Место для полигона выбрали на аэродроме Багерово в Крыму.

Аэродром расположен в 3 км от поселка Багерово, в 14 км к северо-западу от Керчи. Восточная граница полигона Багерово выходила к Азовскому морю в районе Чокракского озера, а западная – к Казантипскому заливу.

Для взлета и посадки тяжелых бомбардировщиков в Багерово была построена взлетно-посадочная полоса шириной 80 м и длиной 3,5 км. Полоса была сделана из прочнейших аэродромных бетонных плит ПАГ-18.

В составе полигона были штаб, лётно-испытательная часть (три авиаполка), научно-испытательная часть с лабораториями и отделами, службы тылового обеспечения.

В лётно-испытательную часть входили:

– 35-й отдельный специальный испытательный авиационный полк на аэродроме Багерово (бывший 35-й бомбардировочный Берлинский орденов Суворова и Кутузова авиаполк). В составе 35-го ОСИАП имелись самолеты Ту-4, затем Ту-16, Ту-95, ЗМ, Ил-28, Бе-12, Су-7Б. Поступавшие в полк самолеты оснащались дополнительным специальным и испытательным оборудованием. Они подвергались аттестации и, по ее результатам, затем использовались на ядерных испытаниях в качестве самолетов-носителей и самолетов-лабораторий.

С января 1973 г. 35-й ОСИАП был переформирован в 75-й ОСАП 8-го НИИ ВВС и убыл в Северо-Кавказский ВО.

– 513-й истребительный авиаполк на аэродроме Багерово. До этого он входил в состав 331-й истребительной дивизии Прикарпатского ВО. На вооружении полка состояли истребители Ла-9, МиГ-15, а затем МиГ-17. Они предназначались для выполнения задач по сопровождению и охране самолетов-носителей, при полетах с изделиями на базе 71-го полигона ВВС, а также на Семипалатинском полигоне, при полетах самолетов-носителей с испытываемыми образцами ядерного оружия. При выполнении полетов самолеты-истребители снаряжались полным боекомплектом стрелково-пушечного вооружения. Им предписывалось применять это оружие, вплоть до поражения, для предотвращения умышленных уходов самолетов-носителей за пределы оговоренных заданием зон. Полк был расформирован в 1962 г.

– 647-й смешанный авиаполк специального обеспечения. В состав полка входили самолеты По-2, Як-12, Ли-2, Ил-14, Ил-28, Як-15, Ан-8, Ан-12 и вертолеты Ми-6. Они предназначались для отбора радиоактивных продуктов из облака ядерного взрыва, проведения воздушных фото- и киносъемок различных этапов ядерных испытаний, отработки и испытания ядерных авиабомб, для связи и транспортирования грузов.

Структура научно-испытательной части с самого начала деятельности

полигона была представлена тематическими подразделениями, лабораториями и отделами, определенным образом связанными с предстоящими направлениями научно-испытательных работ: отдел испытаний ядерных авиабомб, отдел испытаний специальных боевых частей авиационных ракет; отдел испытаний самолетов; отдел самолетных измерений; отдел испытаний средств эксплуатации, временного хранения и подготовки изделий к применению; отдел по средствам отбора радиоактивных продуктов из облака ядерного взрыва и дезактивации самолетов; лаборатория механических и климатических испытаний.

С началом создания ядерного оружия НИИ ВВС активно участвовало в этих работах. Так, для участия в учениях и реального применения атомной бомбы РДС-3 на Тоцком полигоне была выделена авиагруппа 71-го полигона ВВС. Авиагруппа включала два самолета-носителя Ту-4, два самолета-фотографа Ил-28, 6 истребителей МиГ-17, транспортный самолет Ли-2 и связной самолет Як-12.

В 1949–1962 гг. 71-й полигон ВВС участвовал в 178 ядерных испытаниях, в том числе: на Семипалатинском полигоне – в 94 испытаниях, на Новоземельском полигоне – в 83 испытаниях, на Тоцком полигоне в Оренбургской области – в одном войсковом учении.

В начале 1953 г. на базе 35-го ОСИАП 71-го полигона проходило освоение ракетной системы «Комета» экипажами 27-й УТЧ ВВС ЧФ под руководством подполковника М.Г. Дервоведа. Этим было положено начало создания морской ракетноносной авиации ВМФ.

В январе – феврале 1957 г. на базе 35-го ОСИАП 71-го полигона был переучен на самолеты Ту-4 отряд управления 143-й МТАД дальнего действия ВВС Тихоокеанского флота. Из состава полка было получено два Ту-4кс и два Ту-4ш.

В 1962 г. на базе полигона проводились летно-тактические учения двух тяжелых бомбардировочных полков ВВС дальней авиации с практическим применением термоядерных авиабомб. Авиагруппа базировалась на аэродром Оленья (Оленегорск).

Первое летно-тактическое учение прошло 15 сентября 1962 г. в составе 24 экипажей на самолетах Ту-16, а второе – 16 сентября того же года, также в составе 24 экипажей. Сброс «изделия» производился только с одного Ту-16.

В этих полетах в общем строю кроме самолетов дальней авиации находилось еще по три самолета-лаборатории Ту-16 с летчиками-испытателями 71-го полигона. В ходе ЛТУ в соответствии с полетным заданием бомбометание «изделиями» производилось по цели Д-2 на

полигоне Новая Земля с высоты 11 300 м при заданной высоте подрыва 2200 м над целью.

По результатам самолетных и наземных измерений было установлено, что мощность взрыва «изделий» в обоих случаях соответствовала основным техническим характеристикам «изделий» и составляла несколько мегатонн. Подразделения самолетов Ту-16 боевого порядка, находившиеся в момент светового воздействия на удалении 50–75 км и ударной волны – на 35–50 км, затруднений в пилотировании самолетов не имели. Обход радиоактивного облака взрыва экипажами самолетов, следовавших за носителем, осуществлялся на расстоянии от кромки облака не менее 25 км. Радиоактивного облучения и загрязнения самолеты и экипажи при этом не получили. Комиссия по ЛТУ отметила, что боевое применение изделий соответствующего типа с серийных самолетов Ту-16, имеющих светозащитное оборудование, обеспечивается.

В 1962 г. СССР подписал договор о прекращении испытаний ядерного оружия на земле, в море и воздухе, и надобность в специальном полигоне отпала сама собой.

В 1972 г. 71-й полигон ВВС в поселке Багерово прекратил свое существование как самостоятельная организация и, по директиве Главного штаба Минобороны, был реорганизован в 10-е управление при 8-м ГНИИ ВВС с дислокацией в районе города Ахтубинска.

С 1998 г. аэродром не эксплуатируется.

16 мая 2012 г. на сайте Фонда имущества АРК был выставлен лот на продажу комплекса взлетно-посадочной полосы Багеровского аэродрома. 29 мая 2012 г. аэродром был продан за 13 млн 300 тыс. гривен (около 1,5 млн долларов США) на аукционе, проведенном 29 мая Фондом имущества Крыма, ООО «Лама» из Керчи, зарегистрированному в 2003 г. в Керчи и специализирующемуся на оптовой торговле строительными материалами. По многочисленным оценкам, одни только плиты взлетной полосы могли быть проданы за 50 млн гривен. К 10 сентября 2012 г. было разобрано 2 км полосы из 4,5 км.

## Глава 5

### Летающие лодки

По состоянию на 1 января 1945 г. 18-я отдельная морская разведывательная авиаэскадрилья дислоцировалась в Севастополе в бухте Голландия, где и оставалась до конца 1951 г.

С июля по октябрь 1945 г. экипажи майора Чесалина и капитана Мищенко на самолетах РБУ-6а «Каталина» совершили перелеты по маршруту Севастополь – Владивосток – Севастополь и Севастополь – Красноярск – Севастополь с целью переброски личного состава 43-го ИАП ВВС ЧФ на Дальний Восток для участия в войне с Японией.

С 18 мая 1948 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС № 0059 от 12 апреля 1948 г. 18-я ОМДРАЭ была переименована в 132-ю отдельную морскую дальнеразведывательную авиаэскадрилью.

По приказу командующего Aviацией ВМС экипажами 132-й ОМДРАЭ была осуществлена перегонка трех самолетов РВН-1 из Севастополя в порт Балтийск в состав ВВС Краснознаменного Балтийского флота (21 июня 1951 г.).

В соответствии с директивой начальника Главного организационного управления Морского Генерального штаба Военно-Морских Сил (ГОУ МГШ ВМС) от 2 ноября 1951 г. и приказом командующего Черноморским флотом от 7 января 1952 г. 132-я ОМДРАЭ с 20 декабря 1951 г. была передислоцирована из Севастополя (бухта Голландия) в Поти (озеро Палеостоми) к временному месту базирования (приказ командующего ВВС ВМФ № 0034 от 18 января 1952 г.). В соответствии с директивой начальника ГОУ МГШ ВМС от 27 марта 1953 г. озеро Палеостоми стало числиться постоянным местом дислокации эскадрильи (циркуляр № 00113 от 15 апреля 1952 г.).

27 мая 1952 г. 132-я ОМДРАЭ вместе с 82-й ОМДРАЭ ВВС ЧФ была переформирована в 1772-й отдельный морской дальнеразведывательный авиационный полк. Новая авиачасть базировалась на аэродром Палеостоми в Поти.

С 16 июля по 10 сентября 1953 г. на базе полка проходили войсковые испытания Бе-6 (серийные экземпляры именовались Бе-6м). По результатам испытаний приказом главкома ВМС № 081 от 30 мая 1953 г. он получил положительную оценку. Тогда же началось переучивание полка на этот самолет.

Отдельный авиаотряд самолетов из состава 1772-го ОМ-ДРАП был передислоцирован на аэродром Саки (циркуляр от 28 января 1954 г.

На основании директивы Главного штаба ВМС от 12 апреля 1955 г. 1772-й ОМДРАП был переименован в 977-й отдельный морской дальнеразведывательный авиаполк.

В 1954 г. на Черноморском флоте началось переоборудование Бе-6М в противолодочный самолет. В 1954 г. была принята на вооружение противолодочная авиационная бомба малого калибра ПЛАБ-МК весом 7,54 кг, содержащая 0,74 кг ВВ. Глубина применения бомбы – до 300 м.

На Бе-6М можно было подвесить до шести кассет К-ПЛАБ-МК, в каждую из которых помещалось 57 бомб. Вес каждой снаряженной кассеты составлял 490 кг. Кассеты подвешивались попарно – две, четыре, шесть.

Для обнаружения подводных лодок с Бе-6М стали использовать сбрасываемые буи гидроакустической системы «Баку». Однако выяснилось, что дальность обнаружения подводной лодки буями зависит от множества факторов и изменяется в очень широких пределах. Так, в Баренцевом море она достигала 4000–5000 м, а в Черном море летом снижалась до 200–300 м. Под крылом Бе-6 подвешивалось до 16 буюв.

С 11 июня по 18 июля 1958 г. на базе полка проходили испытания самолета Бе-6сс – спасательного варианта морского разведчика.

8 мая 1974 г. летающая лодка Бе-6 была установлена в качестве памятника в Донузлаве.

6 июля 1961 г. День авиации. Тушинский аэродром. Тысячи зрителей. Из мощных динамиков разносится: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью...» И вдруг над самыми трибунами со страшным грохотом проносится четверка огромных летающих лодок. Но людей поразили не столько их размеры, сколько наличие реактивных двигателей и стреловидных крыльев. Такого отродясь не видели не только московские обыватели, но и западные военные атташе!

Зачем русским реактивные летающие лодки, то есть лишние проблемы при взлете и посадке на воде? Да и для патрульной и противолодочной службы, а именно этим занимались летающие лодки во всем мире, околосвуковые скорости не только не нужны, а скорее противопоказаны. Военные обозреватели и адмиралы на Западе не могли понять очередного чудачества русских.

Но лишь несколько человек на правительственной трибуне в Тушине знали, что четверка летающих лодок Бе-10 – это осколки грандиозного плана Хрущева сокрушить Америку с помощью гидроавиации.

В начале 1950-х гг. МБР многим генералам и членам ЦК КПСС



казались ненаучной фантастикой, и руководство СССР параллельно с ними готовило альтернативный проект оружия возмездия. Система оружия состояла из больших реактивных летающих лодок – носителей сверхзвуковых самолетов-снарядов и подводных лодок-танкеров, обеспечивавших дозаправку летающих лодок.

Сразу замечу, проект создания соединений гидросамолетов – носителей ядерного оружия – не бред, а довольно грамотная техническая идея. Начну с того, что обыкновенный стратегический бомбардировщик требует огромной взлетно-посадочной полосы (ВПП) с твердым покрытием, на строительство которой уходит много недель, а то и месяцев. ВПП невозможно скрыть от противника даже в мирное время, а в военное время легко вывести из строя. Летающим лодкам не нужны дорогостоящие и легкоуязвимые ВПП, они могут взлетать и садиться теоретически в любой точке водной поверхности, занимающей  $\frac{5}{6}$  территории земного шара.

Представим себе картину: зима за Полярным кругом, безлюдный гористый берег, море, скованное льдом. И вдруг на полосе в несколько сот метров начинает таять лед. «Чудо» происходит за счет выделения горячего воздуха из специальных труб, проложенных вдоль водной ВПП. Воздух нагревает воду, а главное, обеспечивает циркуляцию теплой воды со дна на поверхность<sup>[6]</sup>. С отвесной скалы на берегу осыпается снег, поднимается стальная плита, и из скального укрытия катер медленно выводит реактивную летающую лодку с двумя подвешенными под крыльями ракетами.

Лодка взлетает с искусственной полыньи и берет курс на юг. Где-то в тропическом море, например, в архипелаге Антильских островов или в восточной части Тихого океана летающая лодка проводит дозаправку топливом с подводной лодки-танкера. Затем лодка взлетает и берет курс на США. Напомню, что в конце 1950-х – начале 1960-х гг. янки еще не имели системы спутников-разведчиков, фиксирующих каждый вылет самолета, а сплошная зона обнаружения РЛС была только на севере США и Канады (система ПВО «НОРАД»). С юга США до явления Фиделя Кастро никогда не ожидали нападения. А именно с юга к штатам приближается наша лодка.

В любом случае ей не придется входить в ближнюю зону ПВО крупных городов или военных объектов. С расстояния 110 км лодка могла запустить самолеты-снаряды К-12БС и с 2500 км – самолеты-снаряды Х-44. Выпустив обе ракеты, лодка ложится на обратный курс и следует на рандеву с подводным танкером. Но на сей раз ей предстоит не только

заправка топливом. С подводной лодки с помощью специального надувного плота на самолет перегружается еще пара самолетов-снарядов для нового налета. А пока «экипаж машины боевой» плещется в тропическом море, его место занимает сменный экипаж.

Работы по созданию первой реактивной летающей лодки Бе-10 были заданы Постановлением Совмина № 2622—1105сс от 8 октября 1953 г.

В октябре 1955 г. был закончен постройкой первый опытный образец Б-10. Его делали на авиационном заводе № 86 в Таганроге, на котором серийно выпускались летающие лодки Бе-6 с поршневыми двигателями.

В акте по результатам государственных испытаний летающая лодка Бе-10 с определенными оговорками рекомендовалась к принятию на вооружение авиации ВМФ. Там же отмечалось, что летные данные не полностью соответствуют тактико-техническим требованиям. Максимальная скорость Бе-10 на испытаниях составила 910 км/ч вместо заданной 950—1000 км/ч, а практический потолок – 12,5 км вместо заданных 14–15 км. Практическая дальность полета составила 2895 км вместо 3000 км. Основной причиной снижений летно-технических характеристик стало несоответствие фактических характеристик двигателя АП-7ПБ заявленным.

Работы по крылатой противокорабельной ракете К-12 были начаты по Постановлению Совмина № 838–389 от 11 июля 1957 г. Первоначальное проектирование ракеты велось в ГСНИИ-642, однако Постановлением Совмина № 564–275 от 26 мая 1958 г. работы по К-12 были переданы в ОКБ-49 (г. Таганрог, главный конструктор Г.М. Бериев).

Бериев решил делать ракеты К-12 в комплексе с самолетом-носителем Бе-10Н, созданном на базе двухмоторной реактивной летающей лодки Бе-10. У Бериева индекс ракеты К-12 был преобразован в К-12БС.

Максимальная скорость полета 2500 км/час. Высота полета ракеты 5—12 км. Дальность стрельбы – от 40 до 110 км. Длина ракеты 8,36 м. Крылья стреловидные с углом 65°, размах крыльев 2,25 м. Стартовый вес 4,3 т.

Вес боевой части составлял около 350 кг. Боевая часть могла быть как ядерной, так и фугасно-кумулятивной. В последнем случае она содержала 216 кг взрывчатого вещества.

В СССР с целью отработки взаимодействия гидросамолетов и подводных лодок при дозаправке в ноябре-декабре 1956 г., в июне – июле 1957 г. и в августе 1957 г. были проведены учения на Черноморском, Северном и Тихоокеанском флотах. При этом роль реактивной летающей лодки исполнял гидросамолет Бе-6, а роль танкеров – подводная лодка проекта 613.

Судостроительная промышленность параллельно работала над несколькими проектами лодок-танкеров. Самым простым вариантом было переоборудование серийной подводной лодки проекта 613 в проект 613Б.

Таганрогский авиазавод № 86 с 1958 г. по 1961 г. сдал 27 серийных реактивных летающих лодок Бе-10. А ракеты К-12БС и Х-44 не дошли даже до стадии летных испытаний.

Изготовленные Бе-10 было решено использовать в качестве противолодочных и патрульных самолетов, и их даже оснастили специальной ядерной глубинной бомбой «Скаल्प». Но в этой роли они оказались неэффективны.

Превосходные летные качества Бе-10 были использованы Хрущевым для пропагандистских целей. Летающие лодки со стреловидным крылом неоднократно на бреющем полете пролетали на параде в Тушино, над Невой и в Севастополе. На Бе-10 было установлено 12 мировых рекордов для летающих лодок, в т. ч. скорость 912 км/ч и высота с грузом в 15 т – 11 997 м.

С 1964 г. построенные Бе-10 ржавели на берегу, а в 1968 г. были сняты с вооружения.

Летом 1959 г. 2-я эскадрилья 977-го ОМДРАП приступила к переучиванию экипажей на реактивную летающую лодку Бе-10. Поскольку с озера Палеостоми не обеспечивались безопасные взлеты и посадки этих самолетов, эскадрилью перебазировали в Крым на гидроаэродром озера Донузлав.

С 1 декабря 1959 г. на базе 2-й эскадрильи 977-го полка была сформирована 270-я отдельная дальняя противолодочная авиаэскадрилья, местом дислокации которой стал поселок Мирный на озере Донузлав.

С 1 мая 1961 г. на основании приказа Минобороны СССР № 0028 от 20 марта 1961 г. 270-я ОПЛАЭ ДД была переименована в 270-ю отдельную противолодочную авиаэскадрилью дальнего действия.

В конце июля 1961 г. новые самолеты Бе-10 продемонстрировали широкой публике – они выполнили показательный полет четверкой над Невой на День ВМФ, а в августе того же года – на День воздушного флота над Тушино.

В сентябре 1961 г. на основании приказа Минобороны СССР от 23 апреля 1961 г. 270-я ОПЛАЭ ДД была преобразована в 318-й отдельный противолодочный Констанцский Краснознаменный авиаполк дальнего действия двухэскадрильного состава. На вооружении полка состояли реактивные летающие лодки Бе-10.

7 августа 1961 г. серийный самолет Бе-10 318-го полка, специально

доработанный для рекордных полетов, пилотируемый полковником Н.И. Андриевским и летчиком-испытателем Г.И. Бурьяновым, выполнил рекордные полеты с гидроаэродрома Донузлав. Подобные полеты, но уже с экипажем летчиков-испытателей, выполнялись в сентябре того же года. Всего на данном самолете (под гражданским обозначением М-10) было установлено 12 мировых рекордов.

Для несения службы Бе-10 использовались лишь эпизодически. Тем не менее имели место катастрофы. Так, 26 мая 1961 г. на разбеге самолет резко увеличил угол атаки, на малой скорости оторвался от воды, потеряв управление, ударился о воду и разломился. Разлившееся по поде топливо загорелось. Летчик И.А. Занин и штурман Б.А. Головченко погибли, а стрелка-радиста подобрал катер. В 318-м ОМПЛАП также произошло три катастрофы, после которых недоверие к самолету резко возросло.

В итоге после 1964 г. на Бе-10 летать перестали. Они состояли на вооружении до 1968 г., а в 1968–1970 гг. были утилизированы.

Последним советским гидросамолетом (самолетом-амфибией) стал Бе-12.

Приказом Минобороны СССР от 29 ноября 1965 г. противолодочный самолет-амфибия Бе-12 был принят на вооружение морской авиации. До 1972 г. построили 142 самолета, преимущественно в противолодочном варианте. Крейсерская скорость Бе-12 составляла 440 км/ч, дальность – до 2700 км.

Первые два Бе-12 поступили в Очаков в мае 1965 г., и через два месяца 318-й ОМПЛАП дальнего действия ВМФ ЧФ приступил к переучиванию на новые машины. Переучивание происходило на аэродроме Евпаторийского АРЗ с грунтовой взлетно-посадочной полосы, а с 1966 г. – на аэродроме Саки. Сначала переучилась 3-я эскадрилья, в 1965–1966 гг. – 2-я, а в 1969–1970 гг. – и 3-я эскадрилья.

14 мая 1966 г. с Бе-12 310-го ОПЛАП дальнего действия было выполнено первое практическое торпедометание торпедой АТ -1.

Осенью 1968 г. полк перебазировался на свой аэродром Донузлав, где была построена бетонная ВПП длиной 1500 м и шириной 32 м.

19 августа 1968 г. три самолета Бе-12 из состава 318-го полка, проследовав по воздушной трассе через Венгрию и Югославию, выполнили посадку на аэродроме Каир-Вест и вошли в состав 90-й отдельной дальнеразведывательной авиаэскадрильи особого назначения. Позже их перебазировали на аэродром небольшого курортного городка Мерса-Матрух на побережье. Так Бе-12 стали первыми самолетами морской авиации, которые приступили к поиску подводных лодок в

Средиземном море.

Из-за ограниченности поставок радиогидроакустических буев и их дороговизны противолодочные самолеты вылеты на поиск подводных лодок по плану боевой службы выполняли небольшими тактическими группами, используя для первичного обнаружения магнитометры.

Всего было произведено 165 самолетовылетов, в том числе: на поиск подводных лодок – 101 вылет, на обеспечение кораблей 5-й оперативной эскадры – 35 вылетов, на испытание поисковой аппаратуры по теме «Гагара» – 9 вылетов.

В марте – апреле 1970 г. этот отряд Бе-12 принял участие в стратегических маневрах «Океан», выполняя вылеты в Средиземное море.

В июне 1971 г. после прибытия на аэродром Мерса-Матрух самолетов Ил-38 24-го ОПЛАП ВВС Северного флота отряд самолетов Бе-12 318-го полка покинул Египет и вернулся к месту постоянной дислокации.

В июле 1974 г. на Черноморском флоте были проведены учения противолодочных сил флота с участием экипажей 318-го ОПЛАП дальнего действия.

С января 1980 г. по февраль 1981 г. на базе полка проходило переучивание на Бе-12 нескольких вьетнамских экипажей в связи с продажей Вьетнаму двух таких машин.

В июне 1981 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 28 апреля 1981 г. 318-й ОПЛАП дальнего действия был переименован в 318-й отдельный противолодочный авиаполк.

С началом «перестройки» число самолетовылетов в полку на боевую службу (по основному показателю деятельности противолодочной или разведывательной части) резко сократилось с 66 в 1991 г. до 9 в 1995 г.

Приказом главкома ОВС СНГ № 144 за 1991 г. самолеты Бе-12 подлежали снятию с вооружения частей морской авиации. А с 15 октября 1995 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 7 августа 1995 г. 318-й ОПЛАП, базирующийся на аэродром Донузлав, был расформирован.

Однако в ходе раздела Черноморского флота между Украиной и Россией 10 машин Бе-12пл и один Бе-12пс полка были переданы в состав ВМС Украины. Их перебазировали в Николаев, где сформировали Отдельную морскую авиаэскадрилью УВМС.

Оценив состояние оставшихся в составе ВВС Черноморского флота девяти Бе-12пл и одного Бе-12пс, командование ВМФ России приняло решение о формировании 327-й отдельной противолодочной авиаэскадрильи, которая с озера Донузлав перебазировалась на аэродром Кача, оставшийся под юрисдикцией России.

1 сентября 1996 г. 327-я ОПЛАЭ и 917-й ОТАП были переформированы в 318-й отдельный смешанный Констанцкий Краснознаменный авиаполк, который до конца 2009 г. находился в боевом составе ВВС Черноморского флота, базируясь на аэродром Кача.

Самолеты Бе-12 продолжали использоваться для противолодочной обороны, разведки и поисково-спасательных действий, несмотря на то что находились в эксплуатации уже 40 лет.

12 октября 2012 г. при посадке на аэродроме Кача разбился российский Бе-12. Погибло три члена экипажа, а радист, находившийся у кормовой артиллерийской установки, отделался ранениями.

Очевидцы катастрофы вспоминали: «Вечер был ясным и почти безветренным. “Простые летные условия” – называют такую погоду специалисты. Гидросамолет Бе-12 уже шел на посадку. Но внезапно, коснувшись бетонки, снова взмыл ввысь. На втором круге машина вдруг дала резкий крен влево, выровнять ее экипажу не удалось. Самолет на скорости 300 км/ч буквально врезался в грунт носовой частью, и развалился на куски, не дотянув всего 200 метров до взлетно-посадочной полосы родного аэродрома Кача. Горящие обломки не удавалось потушить больше часа...»

Согласно основной версии, причиной катастрофы самолета-амфибии стал отказ левого двигателя.

После этой катастрофы в составе авиации ЧФ осталось 5 гидросамолетов Бе-12.

В середине 2009 г. 318-й ОСАП, 25-й отдельный корабельный противолодочный вертолетный полк (ОКПЛВП) и части обеспечения на аэродроме Кача были переформированы в 7057-ю Констанцскую Краснознаменную авиационную базу морской авиации Черноморского флота. В конце 2011 г. 7057-я авиабаза на аэродроме Кача и 7058-я авиабаза на аэродроме Гвардейское были переформированы в одну 7057-ю Констанцскую Краснознаменную авиабазу морской авиации Черноморского флота, использующую для своего базирования оба аэродрома.

Подводя итоги, можно без преувеличения сказать, что Крым в 1950—1980-х гг. был большим непотопляемым авианосцев. Так, к 1 января 1986 г. в составе ВВС ЧФ насчитывалось 330 летательных аппаратов, в том числе 3 полка морской ракетноносной авиации (76 самолетов), 3 полка противолодочной авиации (21 самолет и 107 вертолетов), полк разведывательной авиации (32 самолета), полк транспортной авиации (20 самолетов) и 20 самолетов специального назначения.

## **Раздел II**

### **Полигоны Крыма**

## **Глава 1**

# **Создание Феодосийского ракетного полигона и первые опыты**

В конце 1940-х – начале 1950-х гг. Крым стал главным научно-исследовательским испытательным полигоном Советского Союза. Причем полигоном универсальным. Если на Байконуре испытывались только баллистические ракеты, а на севере Ладоги – минно-торпедное оружие и боевые радиоактивные вещества, то в Крыму испытывалось все – авиационные бомбы, торпеды, пушки, ракеты всех типов, космические аппараты и даже, как поговаривали крымчане, ядерное оружие.

К концу 1948 г. на Черном море в Феодосии и ее ближайших окрестностях по постановлению Совмина № 0017—409 от 13 мая 1946 г. и приказом министра Вооруженных сил СССР № 0019 от 2 сентября 1946 г. было развернуто Третье управление Государственного Центрального полигона Министерства Вооруженных сил СССР (ГЦП МВС СССР), в котором уже с сентября 1948 г. начались испытания ракетной техники и оружия, создаваемых для ВМС СССР.

Формирование морского полигона происходило в следующих пунктах Советского Союза: Управление полигона и инженерно-технический состав – в Москве, измерительно-вычислительный комплекс – в Баку, отряд опытовых кораблей из резервов Краснознаменной Каспийской флотилии, авиационная эскадрилья и авиатехническая рота – на аэродроме Перекишкюль недалеко от Баку.

Приказом ГК ВМС № 0037 от 5 мая 1948 г. вновь сформированный полигон в полном составе был зачислен в состав Военно-Морских Сил СССР и подчинен заместителю главкома ВМС СССР по кораблестроению и вооружению.

20—22 августа 1948 г. двумя эшелонами весь личный состав полигона и вся приданная полигону техника и имущество из мест формирования были перебазированы в Феодосию и ее окрестности – город Старый Крым и на аэродром в поселке Кара-Гоз (позже Кировское).

В соответствии с директивой начальника Генштаба МВС СССР от 3 марта 1949 г. III управление ГЦП было переформировано в Полигон № 4 ВМС СССР с подчинением начальнику УРАВ ВМС СССР. Полигон получил открытое наименование – войсковая часть 15653.



В апреле 1950 г. в связи с формированием в Феодосии 117-й бригады опытовых кораблей, предназначенной для централизованного морского обеспечения всех феодосийских полигонов, из состава полигона был выведен 10-й отдельный отряд опытовых кораблей, переформирован в дивизион и включен в состав сформированной бригады.

В 1955 г. ракетный полигон был перебазирован из города Феодосии в район Песчаной Балки, расположенных на берегу Феодосийского залива в 25 км от Феодосии. С тех пор полигон получил неофициальное название «Песчаная Балка».

Филиал Феодосийского ракетного полигона в 1953 г. был создан на мысе Фиолент в 3–4 км западнее города Балаклава. В 1960 г. он стал самостоятельным полигоном.

В 1948 г. начал функционировать минно-торпедный полигон в Феодосии.

В том же 1948 г. начал действовать радиолокационный и гидроакустический полигон в Феодосии. Оба полигона располагались в Феодосии со времени образования и до 1960 г. – времени образования 31-го научно-исследовательского центра ВМФ.

Рассказ о деятельности ракетного Феодосийского полигона (для удобства читателей я буду называть его Песчаной Балкой, хотя мы уже знаем, что так его начали именовать после 1955 г.) я начну с испытаний неуправляемого ракетного оружия.

Историю ракетного полигона можно начать с 29 сентября 1948 г., когда с большого охотника БО-102 в Феодосийском заливе начались стрельбы реактивными глубинными бомбами РБМ. Всего было сделано 178 выстрелов.

В 1943–1950 гг. в СССР были разработаны авиационные турбореактивные снаряды ТРС-82 и ТРС-132 весом 4,83 и 25,3 кг соответственно.

Снаряды не имели оперения, а стабилизировались вращением. Так, скорость вращения ТРС-132 доходила до 204 об./с.

Моряки заинтересовались 82-мм турбореактивными снарядами. Разработка пусковой установки для них велась в ленинградском ОКБ-43 (начальник КБ М.П. Кондаков, главный конструктор С. Харыкин).

Ранней весной 1949 г. на полигон «Песчаная Балка» под Феодосией доставили 4 корабельные ракетные установки ОКБ-43: С-30, С-31, С-34 и С-35. Позже поступили установки С-36 и С-37, а в 1954 г. – С-39 и С-40.

Установки С-30 и С-31 имели в боекомплекте 82-мм турбореактивный снаряд 82ТРОФС (модернизация ТРС-82), а установки С-34, 35, 36, 37, 39 и

40 – 140-мм турбореактивный снаряд ТРС-140.

82-мм установки С-30 и С-31 были близки по конструкции. Их можно назвать как ПУ типа открытая труба («минометный старт»), так и одноствольными автоматическими пушками. Основная разница между установками в кассете: у С-30 в кассете имелось 3 снаряда, а у С-31 – 5 снарядов. Обе установки имели одинаковый щит и тумбу, взятую от 45-мм пушки 21К. Щит из стали и плексигласа предохранял расчет из двух человек от действия газовой струи. Приводы вертикального и горизонтального наведения секторного типа. Угол ВН –40°; + 40°. Дальность стрельбы в зависимости от угла возвышения от 800 до 4000 м.

Установки С-30 и С-31 предполагалось размещать на речных судах – бронекатерах, канонерских лодках и мониторах.

На полигоне для установок С-30 и С-31 была оборудована специальная «шараповская позиция», названная так по фамилии офицера полигона капитана Шарапова, проводившего испытания этих установок. Обе установки поставили на бетонные основания.

Стрельба производилась с берега по берегу из района горы Дюрмен в сторону горы Опук по специальным деревянным мишеням.

Первоначально, весной 1943 г., стрельба велась дистанционно с помощью проводов. При стрельбе С-30 было много пламени, пыли и шума. Специалисты полигона отказывались сидеть на местах расчета. Тогда командир 14-го отдельного испытательного дивизиона майор Н.И. Долгов выстроил личный состав и спросил: «Кто смелый?» Сразу же вызвались несколько человек. Из них выбрали старшину 1-й статьи В. Ленточкина и старшину 2-й статьи П. Васильева.

При стрельбе оба старшины не пострадали и были награждены присутствовавшим на стрельбах начальником УРАВ ВМФ СССР контр-адмиралом А.Г. Брезинским. Каждому смельчаку присвоили звание «главный старшина» и выдали денежную премию в размере тысячи рублей.

140-мм пусковые установки С-34 ÷ С-40 отличались друг от друга только количеством стволов: 8, 12, 16, 20 и 24. Их испытывали как на бетонных основаниях полигона, так и с шасси автомобиля ЗИС-151.

При применении минометного старта максимальная скорость увеличилась до 400 м/с, а дальность – до 10 км. Однако в ходе стрельб выяснилась низкая кучность стрельбы снарядами М-140Ф. Это объяснялось действием газодинамического эксцентриситета двигателя, а также начальных возмущений при вылете снаряда из дульного среза.

В 1949 г. на полигоне были испытаны С-30, С-31, С-34 и С-35.

В 1950 г. испытывалась только С-30.

В 1951 г. испытывались С-30, С-35, С-36 и С-37.

В 1952 г. никаких испытаний не проводилось.

В 1953 г. испытывалась только С-30.

В 1954 г. испытывались С-30 и С-40.

В 1955 г. испытывались С-36 и С-39. На этом испытания подобных установок на Феодосийском полигоне были окончательно закончены.

Всего из С-30 на полигоне сделали 8136 выстрелов, из С-31 – 1612 выстрелов, из С-34 – 334 выстрела, из С-35 – 598 выстрелов, из С-36 – 2840 выстрелов, из С-37 – 108 выстрелов, из С-39 – 6760 выстрелов, из С-40 – 884 выстрела.

На вооружение С-30 и С-31 так и не поступили. В 1956 г. установку С-30 отправили в военное училище, где она и стояла, покрашенная в красный цвет. Ну а затем С-30 попала в ЦМВМФ без всякой сопроводительной документации. А в 2013 г. сотрудники музея пригласили автора статьи на ее осмотр и идентификацию.

## Глава 2

### Испытания первых самолетов-снарядов

Начнем с того, что до 30 октября 1959 г. крылатые ракеты в СССР официально именовались самолетами-снарядами. Аналогично их именовали в США и в других странах Запада.

Я немного нарушу хронологический порядок и начну рассказ о не принятом на вооружение уникальном самолете-снаряде «Шторм».

В конце 1947 г. в КБ завода № 51 группа инженеров начала проектирование морского самолета-снаряда 15ХМ. Согласно Постановлению Совмина № 1175—440 от 14 апреля 1948 г. все работы по нему были переданы КБ завода № 293 Минавиапрома, находившемуся в г. Химки под Москвой. КБ руководил М.Р. Бисноват. Тема получила новое наименование «Шторм».

В 1949 г. НИИ-4 выдало КБ завода № 293 новое тактико-техническое задание на проектирование берегового самолета-снаряда 15МХ «Шторм».

«Шторм» имел стреловидное крыло и оперение и внешне был похож на самолет-истребитель. Под фюзеляжем располагался прямоточный воздушно-реактивный двигатель РД-700 (РД-1). Интересной конструктивной особенностью «Шторма» было размещение порохового ускорителя в камере сгорания маршевого прямоточного двигателя. Стартовый двигатель за 3–4 с разгонял самолет-снаряд до скорости запуска маршевого двигателя (250 м/с) и затем выбрасывался из него. Маршевый двигатель Р-1 был разработан в ОКБ-670 под руководством М.М. Бондарюка, а стартовый – конструкторским бюро И.И. Картукова. Первоначально «Шторм» должен был наводиться по радиоканалу до тех пор, пока ГСН не захватит цель.

Для «Шторма» проектировались три типа головок самонаведения – радиолокационная, тепловая и телевизионная. Кроме того, рассматривалась возможность их комбинированного применения на самолете-снаряде для повышения вероятности попадания в цель. Расчетная дальность стрельбы «Шторма» составляла около 80 км. Ракета должна была поражать и быстроходные цели, идущие со скоростью до 80—100 км/час.

Радиолокационная ГСН весом 120 кг должна была захватывать крупную надводную цель (линкор или крейсер) на удалении 15 км. При этом угол обзора должен был составлять 15° в горизонтальной плоскости и 5° – в вертикальной. Тепловая ГСН с углом обзора 30° должна была быть

вдвое легче, но и дальность захвата сокращалась втрое. Телевизионная система предназначалась для обеспечения наведения с удаления 8—10 км.

На самолете-снаряде «Шторм» впервые в СССР твердотопливный (пороховой) ускоритель был частично размещен в камере сгорания прямоточного двигателя. Вес ускорителя 1450 кг, в том числе 526 кг приходилось на порох.

После выгорания пороха ускоритель выбрасывался назад. Но в начале движения тяжелый стартовик сдвигал к хвосту центр тяжести самолета-снаряда, делая его статически неустойчивым. Поэтому на хвостовой части ускорителя установили собственные стабилизаторы, выполненные наподобие двухкилевого оперения.

Под сигарообразным фюзеляжем длиной 8,25 м и диаметром 0,96 м находился прямоточный двигатель Р Д -1А диаметром 0,9 м с тягой 1,5 т.

В комплексе береговой обороны «Шторм» самолет-снаряд должен был запускаться с громоздкой решетчатой пусковой установки с длиной направляющих 35 м. Самолет-снаряд устанавливался на стартовую тележку на четырех ползунах, размещенных попарно на крыле и на оперении. Стартовый ускоритель, развивавший тягу 25–35 т, в течение 3–4 с разгонял самолет-снаряд до скорости 250 м/с.

Стрельба самолета-снаряда «Шторм» должна была вестись с помощью трех радиолокационных станций. Так, РЛС «Риф» предназначалась для обнаружения целей, РЛС «Залп» – для автоматического слежения за целью и выдачи данных в счетно-решающее устройство для разворота пусковой установки и наведения самолета-снаряда. РЛС «Якорь» служила для слежения за самолетом-снарядом.

Из-за задержек организаций-смежников техпроект комплекса «Шторм» КБ завода № 293 выпустило лишь в начале 1949 г. В 1949–1951 гг. на полигоне «Песчаная Балка» под Феодосией приступили к отработке бортовой и береговой аппаратуры системы управления комплекса «Шторм». Бортовая аппаратура отрабатывалась в полете на летающей лодке РВУ-6А «Каталина». Выбор самолета-носителя был определен тем, что РВУ-6А могла длительное время летать на малых высотах, нести полезную нагрузку свыше 2 т и имела просторную грузовую кабину.

На летающей лодке отрабатывались: макет телевизионных систем визирования ракеты, макеты радиолокационной головки самонаведения «РГ-Шторм» и тепловой ГСН «ТГ-Шторм», а также макет аппаратуры активно-ответного устройства «АО-Шторм».

На берегу производилась отработка береговой системы управления

ракетой «БСУ-Шторм».

Еще в 1948 г. Бисноват предложил в качестве предварительного этапа испытать пилотируемый вариант самолета-снаряда «Шторм». Это помогло бы решить большинство вопросов, связанных с отработкой самолета-снаряда как летательного аппарата, не дожидаясь завершения наземной отработки не имеющих аналогов образцов бортовой аппаратуры.

В 1949 г. был изготовлен и поставлен на статические испытания первый экземпляр пилотируемого самолета-снаряда «Шторм», получивший название «изделие 19П». Первая летная машина также была доведена до высокой стадии готовности и оснащалась штатным двигателем РД-14. Однако этот двигатель был изготовлен лишь в двух экземплярах, и на второй самолет-аналог поставили РД -20 с меньшей тягой.

В 1950 г. начались летные испытания изделий 19П, которые доставлялись на высоту 2000 м самолетом-носителем Пе-8. Так как двигатель РД -20 развивал вдвое меньшую тягу, чем предназначенный для «Шторма» двигатель РД-1А, самолет-аналог не мог ни набирать высоту, ни лететь горизонтально, а начинал снижаться сразу же после отделения от носителя. Пе-8 пилотировал В.А. Гинде. Первым на самолете-аналоге с двигателем РД-14 начал испытания Г.М. Шиянов, а на втором изделии 19П (с РД -20) летал затем и Ф.И. Бурцев. К концу 1951 г. испытания самолетов-аналогов были завершены. Всего выполнено 17 полетов по первоначально определенной программе и еще 9 полетов после дооснащения изделий 19П электроагрегатами и спецсистемами.

В ходе работ над «Штормом» его тактико-технические характеристики неоднократно менялись. Так, к 1951 г. вес его боевой части составлял 900 кг, радиолокационной ГСН – 130 кг, тепловой ГСН – 55 кг, бортовой телевизионной системы – 70 кг. Расчетный диапазон дальностей пуска был в пределах от 27 до 80 км, скорость полета самолета-снаряда – до 900 км/ч.

Первые шесть макетов «Шторма» запускались с площадки «4А» полигона Капустин Яр. Из штатного оборудования они были оснащены лишь стартовыми двигателями. Испытания проводили для отработки старта ракеты и конструкции пусковой установки. Дальнейшие испытания были перенесены под Феодосию на полигон «Песчаная Балка». Там макеты «Шторма» уже имели маршевый двигатель. Первый пуск состоялся 1 марта 1952 г. Первый и второй пуски весной 1953 г. были произведены с береговой пусковой установки. Затем еще два макета запустили с летающей лодки РВУ-6А в водном районе между мысами Чауда и Опук. За этим последовало еще 8 пусков.

6 сентября 1952 г. самолет-снаряд «Шторм» был впервые запущен на

полную дальность – 80 км. Однако он пролетел всего 22 км. А в ходе двух последующих пусков 18 и 25 сентября самолеты-снаряды упали недалеко от стартовых установок. 27 октября был произведен еще один старт с катапульты. Для получения максимальной информации в случае неудачи трасса полета проходила не над морем, а над землей. Исходя из размеров полигона, дальность ограничили 16,5 км.

Дальнейшие испытания «Шторма» были назначены на середину апреля 1953 г. Однако 23 февраля 1953 г. грянул гром. Руководство завода № 293 узнало, что еще 19 февраля вышло Постановление Совмина № 533–271, согласно которому Министерству авиационной промышленности предписывалось передать завод № 2 в КБ-1 «для усиления работ по заказам Третьего Главного управления при Совмине СССР».

1 марта 1953 г. все работы по «Шторму» были прекращены. Материальная часть подлежала консервации и передаче вместе с заводом в КБ-1. К этому времени имелось 15 готовых самолетов-снарядов и еще серия из 25 самолетов-снарядов, находившаяся в 28-процентной готовности.

По сведениям Ю.С. Кузнецова, испытания «Шторма» на полигоне «Песчаная Балка» были возобновлены в середине 1955 г. Вновь «Каталина» РВУ-6А летала с аппаратурой «РГ-Шторм» и «ТГ-Шторм», а после списания американцами лодки на лом аппаратуру переставили на бомбардировщик Ил-28. С РВУ-6А произвели даже один пуск ракеты, оказавшийся неудачным. В конце концов начальник полигона генерал-майор И.Н. Дмитриев потребовал прекратить испытания «Шторма». Между ним и М.Р. Бисноватым началась перепалка, чуть не закончившаяся дракой. Уезжая с полигона, Бисноват в сердцах сказал: «Ноги моей больше в Феодосии не будет!» И действительно, больше он там не появлялся.

Следует заметить, что «Шторм» проектировался не только для береговых установок. 29 октября 1951 г. КБ завода № 293 получило задание на разработку устройства для размещения ракетного оружия на кораблях.

На основании данных КБ завода № 293 организациями Минсудпрома, в частности проектно-исследовательским бюро ЦНИИ-45, проводились проработки размещения ракет «Шторм» на надводных кораблях проектов 30бис, 56, 68бис и других. «Шторм» должен был поражать надводные корабли противника на дальности 80—100 км.

Ну а от «Шторма» мы перейдем к первому серийному самолету-снаряду нашего флота – «Щуке» – КСЩ.

Трофейные воздушные торпеды Hs-293 и Hs-294, захваченные в 1945 г. частями Красной армии, вызвали большой интерес у советского

руководства. Разбираться с ними было поручено... Министерству сельскохозяйственного машиностроения.

Изучением и испытаниями воздушных торпед занялось КБ-2 Минсельхозмаша. В 1948 г. при участии специалистов КБ-2 были проведены летные испытания Hs-293, а в качестве носителя переоборудовали самолет Ту-2Д.

Пуски Hs-293 проводились с радиокомандными системами наведения – немецкой «Кёль – Страсбург» и советской «Печора». Из 24-х запущенных Hs-293 с радиокомандными системами наведения в цель попали только три. По результатам испытаний Hs-293 было решено отказаться от запуска ракеты в серийное производство, которое планировалось начать на заводе № 272 в Ленинграде.

Конструкторы КБ-2 и других организаций вышли к руководству с предложением создать на базе германских воздушных торпед более совершенное отечественное изделие.

Постановлением Совмина № 1175—440 от 14 апреля 1948 г. были начаты работы по «реактивной авиационной морской торпеде РАМТ-1400 «Щука»». Работы по «Щуке» фактически были продолжением работ по трофейной ракете Hs-293А, хотя внешне они не имели ничего общего. Естественно, что «Щукой» занялось КБ-2, которое безуспешно пыталось довести и Hs-293.

Работы по «Щуке» велись небольшим коллективом под руководством талантливого конструктора М.В. Орлова. Увы, Орлов в работах над «Щукой» заклинился на двух германских «изюминках» – отделяющейся боевой части и интерцепторах.

Отделяемая боевая часть, как у немцев, должна была поражать подводную часть корабля, что вызывало массу затруднений при ее проектировании. Да и линкоры в 1950-х гг. превратились из ударной силы флота в корабли огневой поддержки десанта, а авианосцы, крейсера, эсминцы и другие суда достаточно эффективно поражались и в надводную часть. Причем остатки топлива в ракете, поразившей надводную часть корабля, зачастую играли не меньшую роль, чем взрывчатое вещество в боевой части. Вспомним гибель английского эсминца «Шеффилд» во время Фолклендской войны.

Что же касается интерцепторов, то в качестве органов управления ракетой они оказались менее эффективны, чем элероны, элевоны, рули направления и т. д.

По первоначальному проекту РАМТ-1400 «Щука» должна была управляться по классической схеме: на начальном этапе – инерциальной



системой, а на конечном – головкой самонаведения. Но головки самонаведения в ближайшем будущем не предвиделось, и Орлов предложил разрабатывать проект торпеды в двух вариантах.

Первый вариант – чисто немецкий «хеншелевский» (только радиокомандный). Он предполагал размещение на торпедной системе управления с наведением на цель через оптический визир. Этот вариант получил обозначение РАМТ-1400А или «Щука-А».

Второй вариант предусматривал управление с автопилотом и радиолокационной ГСН. Этот вариант торпеды называли РАМТ-1400Б или «Щука-Б».

Правительство с таким предложением согласилось, что и было подтверждено Постановлением Совмина № 5766–2166 от 27 декабря 1949 г.

Первый пуск самолета-снаряда (воздушной торпеды – в разных документах ее именовали по-разному) «Щука-А» состоялся 16 июня 1949 г. Пуск ракеты производился с самолета-носителя Ту-2Т из состава 25-й отдельной авиаэскадрильи полигона, которая базировалась на аэродроме возле селения Кара-Гоз в 18 км к северо-западу от Феодосии. Пуск был осуществлен в пределах водной акватории полигона между мысами Чауда и Опук.

К концу 1949 г. удалось провести только пуски пятнадцати ракет «Щука», не имевших даже радиокомандной системы наведения. Ракеты управлялись пневматическим автопилотом АП-19. Соответственно, не было и реальных целей (мишеней) для самолетов-снарядов.

В 1950 г. прошли испытания «Щук» с немецкой радиокомандной системой наведения. Лишь в августе – ноябре 1951 г. были проведены пуски с отечественной радиокомандной системой наведения «КРУ-Щука». Пуски осуществлялись с высоты от 1000 до 4000 м, дистанция стрельбы составляла от 15 до 28 км при скоростях самолета-носителя от 110 до 280 м/с.

В качестве самолетов-носителей кроме уже упомянутых Ту-2Т использовались Ту-2Т-2, Ту-2Т-3 и Ил-28. Мишенями служили списанные корабли: тральщики ТЩ-914 и ТЩ-915, торпедные катера типа Г-5, трофейные немецкие самоходные баржи ДК-26 и ТД-200.

Случалось, что в нужный момент не оказывалось соответствующим образом оборудованных мишеней (надводными и подводными сетями, уголковыми отражателями). Тогда пуски проводились по скале Корабль-камень, расположенной недалеко от берега, практически на траверзе мыса Опук. В этом случае вершину скалы оборудовали уголковыми отражателями.

В период всех этих испытаний постоянной головной болью М.В. Орлова была боевая часть ракеты, которую он скопировал у немцев. Боевая часть ракет «Щука-А», «Щука-Б», а потом и КСЩ представляла собой конусообразный снаряд длиной около 3 м с максимальным диаметром 0,36 м и весом 625 кг. В носовой части сразу за взрывателем находилось так называемое кавитационное кольцо высотой 30–35 мм со специальным вырезом в верхней части. Этот вырез и его размеры были предметом отдельных исследований ЦАГИ.

Параллельно с испытаниями была проведена реорганизация. В соответствии с Постановлением Совмина № 5119–2226 от 15 декабря 1951 г. КБ-2 было объединено с заводом № 67. Новая организация получила название ГСНИИ-642 (Государственный научно-исследовательский институт № 642). Главный конструктор «Щуки» М.В. Орлов надеялся стать если не начальником ГСНИИ-642, то, во всяком случае, его заместителем. Однако большое начальство думало иначе.

В 1952 г. в районе Феодосии было проведено 15 пусков ракет «Щука-А» с самолета-носителя Ту-2. Пуски проводились на высоте 2–5 км на дальность от 12 до 30 км. Восемь пусков были успешными, а в двух из них боевая часть даже попала в подводную часть мишени.

Для применения «Щуки» с самолета-носителя Ил-28 ракету доработали: была изменена передняя часть корпуса, угол поперечного V – образного хвостового оперения уменьшен с 40° до 35°, а площадь оперения увеличена.

В октябре – декабре 1952 г. был проведен второй этап испытаний. С реактивного самолета-носителя произведено 14 пусков. Лишь половина пусков оказались удачными, и было зафиксировано только два попадания в подводную часть. Постановлением Совмина № 2003—924 от 23 сентября 1954 г. ракета «Щука-А» была запущена в серию для проведения войсковых испытаний.

Распоряжением Совмина № 3572 от 6 апреля 1954 г. было решено переоборудовать в носители «Щук» 12 бомбардировщиков Ил-28. Тем же распоряжением предполагалось испытать 20 ракет «Щука-А» по наземным целям на полигоне во Владимировке. Цель испытаний – оснащение ракет «Щука» фугасной боевой частью весом до 900 кг.

К июлю 1955 г. работы по «Щуке-А» близились к завершению. А вот у «Щуки-Б», как говорится, «и конь не валялся». Разработчик радиолокационной системы самонаведения НИИ-885 с работой не справился. Испытания «Щуки-Б» с радиолокационным самонаведением с 1948 по 1952 г. шли неудачно. Постановлением Совмина № 3556—121

работы по системе радиолокационного самонаведения, получившей название «РГ-Щука», были переданы новой организации.

В 1953 г. провели пуски пяти ракет без системы радиолокационного самонаведения, но с радиовысотомером. С 17 марта по 20 июля 1954 г. провели пуски девяти ракет, пять из которых были оснащены активной радиолокационной ГСН. Результаты испытаний показали, что при волнении моря в 3–4 балла на дальности от цели 2–3 км в аппаратуре активной радиолокационной ГСН происходит срыв сопровождения цели. Сигнал от цели (транспорта «Очаков») забивался отражением от волн.

Испытания ракет «Щука-Б» в 1955 г. шли с переменным успехом. Но 3 февраля 1956 г. вышло Постановление Совмина № 175–104, согласно которому ракета «Щука-А» принятию на вооружение не подлежала, а доработка «Щуки-Б» прекращалась. Кстати, в скором времени прекратилось производство бомбардировщиков Ил-28, которые предназначались использовать в качестве носителей обеих «Щук».

*Таблица 1*

**Испытания ракет «Щука-А» и «Щука-Б» в 1949–1955 гг.**

Название ракеты	Количество пусков по годам							Всего пусков
	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1954 г.	1955 г.	
«Щука-А»	5	13	15	—	34	2	4	73
«Щука-Б»	—	—	—	8	5	9	6	28
Итого	5	13	15	8	39	11	10	101

Руководство ГСНИИ-642, видимо, предчувствовало прекращение работ по «Щукам» А и Б и решило подстраховаться, включив в план опытно-конструкторских работ на 1953–1954 гг. тему под названием «Исследования возможностей создания самолета-снаряда для стрельбы с корабля по кораблю на базе ракеты “Щука-Б”».

Работы по самолету-снаряду корабельного базирования были официально утверждены Постановлением Совмина № 2541–1222 от 30 декабря 1954 г. По этому же постановлению ГСНИИ-642 определялся головным по разработке как всего комплекса, так и самой ракеты, которая получила название КСЦ (корабельный снаряд «Щука»).

Конечная цель этой разработки была проста и заманлива: создать ударное ракетное оружие для надводных кораблей водоизмещением около 3000 т для борьбы с крупными артиллерийскими кораблями вероятного противника на дистанции до 50–60 км, то есть не входя в зону досягаемости их мощной артиллерии.

Старт КСЦ производился с помощью порохового ускорителя ПРД-19М, который подвешивался снизу в хвостовой части ракеты между двумя нижнерасположенными V – образными аэродинамическими гребнями. Стартовый двигатель работал 1,3 секунды, а затем сбрасывался. Ускоритель был создан в КБ завода № 81 Минавиапрома в Москве. Главный конструктор И.И. Картуков.

В качестве маршевого был использован авиационный турбореактивный двигатель АМ-5А с тягой 2,0–2,6 т. Эти двигатели устанавливались на истребителях Як-25, и на КСЦ предполагалось ставить выработавшие ресурс двигатели с самолетов.

Аэродинамическая схема КСЦ – нормальная с нижнерасположенным прямым крылом, имевшим отогнутые к низу законцовки, с нижнерасположенным совковым воздухозаборником и V – образным оперением. Ракета имела интерцепторные органы управления (чувствовалось еще немецкое влияние).

А.Н. Туполев решил осмотреть КСЦ в ГСНИИ-642. Он мог по одному внешнему виду летательного аппарата, будь то самолет или ракета, определить летные свойства аппарата и сразу же сказать, полетит он или нет. Андрей Николаевич долго молча ходил вокруг ракеты, а потом сказал: «Это произведение мало похоже на ракету. Это – аэродинамический урод». У заинтересованных лиц поникли головы. Все ждали, что мэтр еще что-нибудь скажет. И он сказал: «Да! Урод. Но летать будет!»

Заводские испытания ракет КСЦ на полигоне «Песчаная Балка» начались в августе 1955 г. Первоначально проводились пуски так называемого изделия БКС, которое внешне представлял собой авиационную ракету «Щука-Б», но единственным действующим агрегатом ее был стартовый ускоритель ПРД-19М. Первый пуск изделия БКС с береговой установки, разработанной ГСНИИ-642, был проведен 24 сентября 1955 г. Ракета пролетела 3840 м за 34,6 с. Еще два подобных пуска провели 29 сентября и 2 октября того же года. (Сх. 7)

В ходе второго этапа заводских испытаний изделия БКС имели не только стартовый двигатель ПРД-19М, но и маршевый двигатель от ракеты «Щука-Б». Системы наведения БКС не имели.

В ходе первого пуска 13 февраля 1956 г. произошел отказ в работе автопилота по каналу крена. Ракета приводнилась на 15,5-й секунде полета в 1640 м от места пуска. Последующие два пуска 24 и 27 февраля были более удачными: ракеты пролетели 5240 м за 34,8 с и 5190 м за 33,5 с.

Уже в апреле 1956 г. на полигон «Песчаная Балка» стали поступать первые образцы ракет КСЦ.

Для проведения пусков четвертого этапа экспериментальных (заводских) испытаний в поселок Черноморск на объекты была доставлена почти точная копия пусковой установки СМ-59—1, то есть такая, которая планировалась к монтажу на эсминце проекта 56Э «Бедовый».

Пусковая была ангарного типа с направляющими ферменной конструкции, которые были примерно в два раза длиннее самой ракеты. Установка стабилизированная, с броневой защитой основных механизмов и ракеты. Стабилизированная часть служила для стабилизации ракеты по углу вертикального наведения и по углу поперечного крена и состояла из направляющей балки и фермы, скрепленной болтами. Расчетное время перезарядки 8—10 минут. В ЦНИИАГ была создана система дистанционного управления Д-59, которая обеспечивала автоматическое наведение установки по данным поста управления стрельбой в двух плоскостях и стабилизацию по крену. Ошибки при качке: 4–6 точек дальногомера.

Первый пуск изделия КСЦ в ходе четвертого этапа заводских испытаний состоялся 19 сентября 1956 г. Согласно полетному заданию ракета должна была пролететь 15 км, но из-за неправильно выбранного угла установки стабилизаторов она на 40-й секунде полета поднялась на высоту 1180 м и с этой высоты начала плавно снижаться до приводнения. В итоге ракета пролетела 60 150 м за 240,2 с.

В ходе второго пуска 7 августа 1956 г. стартовый двигатель ПРД-19М при отделении на секунду зацепился за «гребни» ракеты. Поэтому изделие КСЦ не выполнило расчетную «горку» и преждевременно приводнилось, пролетев за 40,5 секунд 9,3 км вместо запланированных 15 км.

В третьем старте 22 августа ракета также должна была пролететь 15 км, но из-за ненормальной работы рулевой машинки по каналу тангажа ракета не вышла в горизонтальный полет и преждевременно приводнилась, пролетев всего 1800 м за 7,8 с.

Неудачным оказался и четвертый пуск 19 сентября 1956 г. Стартовик опять зацепился за гребень ракеты после окончания работы. В результате ракета вместе со стартовиком, не долетев до среза воды, упала на боевом поле полигона в 680 м от места старта на 5,6-й секунде полета.

Зато последующие четыре старта (29 ноября, 10, 19 и 23 декабря 1956 г.) прошли удачно. Дальность стрельбы постепенно увеличивалась – 15 км, 20 км, 30 км. Соответственно, ракеты пролетели 14 800 м, 19 700 м, 31 200 м и 29 700 м.

Официально летно-конструкторские испытания с участием эсминца «Бедовый» начались 5 января 1957 г. Основанием для проведения этих

испытаний стало Постановление Совмина № 1238—629 от 31 августа 1956 г.

В те годы на испытаниях крылатых ракет (особенно это было распространено во время испытаний ракет КСС из состава комплексов «Стрела» и «Сопка») вошел в моду контроль полета ракеты по всей траектории движения с помощью двух истребителей сопровождения. Делалось это так: в момент пуска ракеты (с корабля или с берега) над точкой старта появлялись два самолета, которые пристраивались в 120–150 м сзади ракеты и чуть сбоку, держа ракету в поле зрения до самого попадания ее в цель (или промаха). По возможности полет ракеты снимался на пленку кинофотопулеметом.

Была у этих самолетов и вторая задача: если ракета в полете начинала выполнять не предписанные ей эволюции (по мнению летчиков, опасные для стреляющего корабля, береговой П У, кораблей охраны водного района испытаний и т. д.), то летчики были обязаны такую ракету уничтожить.

По возвращении самолетов на аэродром летчики должны были представить в комиссию по проведению испытаний необходимые документы: письменные донесения о наведении ракеты в полете и пленку кинофотопулемета.

На летно-конструкторских испытаниях ракет КСЩ промышленность очень хотела заполучить такие самолеты, и это тоже потребовало дополнительного времени для решения вопроса о выделении самолетов, оформления полетных заданий, инструктажей летчиков и т. д.

Следует отметить, что самолеты выделили, но услугами их воспользовались только в шести пусках этапа летно-конструкторских испытаний. Причиной отказа от услуг самолетов послужил трагический случай, происшедший при испытаниях ракет КСС в филиале полигона на мысе Фиолент.

Проводился пуск ракеты с реальной начинкой боевой части, но с уменьшенным количеством взрывчатого вещества (50–55 кг). Один из летчиков так увлекся наблюдением за ракетой, что в момент попадания ракеты в цель оказался над целью, да еще на предельно низкой высоте, не предусмотренной полетным заданием. От взрыва ракеты истребитель сразу же ушел под воду, а от летчика в результате продолжительных поисков обнаружили только кусок кожаной куртки.

После этого случая главнокомандующий ВМФ СССР своим приказом категорически запретил какие-либо эксперименты с самолетами для сопровождения ракет в полете.

В качестве мишеней на этапе летно-конструкторских испытаний

использовались два плавсредства: корпус недостроенного лидера проекта 48 «Ереван» (длина мишени 125,1 м, осадка 4,2 м) и корпус трофейной немецкой десантной баржи БСН-20 (длина мишени 86 м, осадка 2,4 м).

Обе мишени были оборудованы:

- уголковыми отражателями типа К-1,25, поднятыми над палубой на специальной ферме высотой 6 м. Как тогда писали в официальных документах: обе мишени имитировали по своей отражательной способности американский легкий крейсер типа «Кливленд»;

- надводной сетью по всей длине палубы на мачтах высотой 6–9,5 м с размером ячейки сети  $0,35 \times 0,35$  м;

- подводной сетью по всей длине мишени на глубину 10 м с размерами ячейки сети  $0,1 \times 0,1$  м.

На пусках № 3, 4 и 5 мишень «Ереван» оборудовалась киноаппаратурой для проведения подводных съемок боевой части во время ее движения под водой.

Длина подводного хода боевых частей на пусках № 3, 4, 5 и 7 составляла от 8 до 40 м (по проекту: от 40 до 70 м). При пуске № 6 подводного хода боевой части не было, а зафиксировано прямое попадание боевой части ракеты в ферму углового отражателя на высоте 1,7 м от палубы.

При рассмотрении итогов и содержания заводских и летно-конструкторских испытаний надо учитывать то, что многие агрегаты и системы ракеты КСЩ были отработаны еще во время испытаний ракет «Щука-А» и «Щука-Б», например, автопилот АПЛИ-5, радиовысотомер РВ-2, интерцепторная система управления. Маршевый двигатель вообще был серийным. Поэтому по современным понятиям содержание программ заводских и летно-конструкторских испытаний не отличалось особым разнообразием. То же самое можно сказать и о количестве проведенных пусков. Во главе всего были поставлены только вопросы самонаведения ракеты на цель и вопросы движения боевой части под водой.

Был еще один требующий решения вопрос – стрельба на максимальную дальность. Но пока решение этого вопроса откладывалось. Собственно, корабельные системы позволяли получать надежные целеуказания для стрельбы на дальность 40–45 км, а что касается стрельбы с помощью выносных постов наблюдения, то такие стрельбы пока откладывались, поскольку не было хорошей теоретической проработки таких способов стрельбы.

Совместные (Государственные) испытания ракет КСЩ на «Бедовом» были начаты 11 июля 1957 г. Всего до 27 декабря 1957 г. произвели 20

пусков. Все они происходили в двух районах Черного моря – в водной акватории боевого поля полигона «Песчаная Балка» между мысами Чауда и Опук и в водной акватории боевого поля филиала полигона на мысе Фиолент в районе Балаклавы.

30 августа КСЩ попала в борт мишени – лидера «Ереван». Несмотря на то что боевая часть ракеты была инертной, в борту образовалась дыра  $2,0 \times 2,2$  м, а нижняя кромка дыры оказалась на 0,3 м ниже ватерлинии. В результате прямого попадания лидер затонул.

6 сентября ракета была выпущена по катеру волнового управления (радиоуправления) проекта 183Ц, шедшему с 30-узловой скоростью у мыса Чауда. Было достигнуто прямое попадание без подводного хода боевой части. Катер развалился на две части и затонул.

В начале ноября испытания ракет КСЩ перенесли в район Балаклавы, так как в районе «Песчаной Балки» не осталось кораблей-мишеней. «Ереван» был потоплен, а немецкая десантная баржа БСН-20 находилась в аварийном состоянии, и ее в октябре 1957 г. отправили на металлолом.

В районе Балаклавы в качестве мишени использовалась цитадель недостроенного тяжелого крейсера проекта 82 «Сталинград». Длина мишени составляла 150 м, а осадка – 8,5 м. Эта мишень имела ряд особенностей. По ней проводились не только ракетные стрельбы, но также артиллерийские и торпедные, а флотская авиация отрабатывала на этой мишени все виды бомбометаний. Поэтому мишень «Сталинград» имела постоянный обслуживающий личный состав. Во время проведения стрельб и бомбометаний личный состав был надежно укрыт и защищен (толщина бортовой брони составляла 230–260 мм, бортовых булей – 70–90 мм, палуб – 140–170 мм). В случаях крайней необходимости (например, при стрельбах по мишени ракетами с боевым снаряжением) личный состав с мишени эвакуировался. Эту мишень срочно дооборудовали уголкового отражателем, подводной и надводной сетями, так же как это было сделано ранее на мишенях «Ереван» и БСН-20.

Кроме того, стрельбы велись по катерам волнового управления проекта 183Ц, созданных на базе торпедных катеров проекта 183. Сетями они не оборудовались, а имели лишь уголковые отражатели.

Первый пуск у Балаклавы по отсеку «Сталинграда» состоялся 17 октября 1957 г. на дальность 24 км. Пуск зачтен как удачный – ракета приводнилась с недолетом 65 м и в 45 м влево (к носу) мишени.

Второй пуск состоялся 20 октября при тех же условиях. Недолет составил 70 м, а отклонение влево – 20 м.

При пуске 23 октября вышел из строя автопилот АПЛИ-5 по каналу



тангажа. Ракета не долетела до мишени 9 км.

25 октября пуск был успешный. Ракета пролетела 23,7 км и приводнилась в 40 м от мишени с отклонением 30 м влево.

29 октября 1957 г. при пуске шестнадцатой ракеты в ходе Государственных испытаний произошел забавный случай, чуть не закончившийся бедой для «Бедового». Далее я предоставляю слово историку Юрию Сергеевичу Кузнецову: «Маршевый двигатель ракеты вышел на максимальные обороты (11 500 об./мин.). Нажата кнопка “Старт”. К реву маршевого двигателя добавились грохот, огонь и дым от стартовика. Но что такое? Вместо того, чтобы наблюдать знакомую картину схода ракеты с направляющих пусковой установки, видится совсем другое: ракета еле-еле ползет по направляющим и через какие-то секунды сваливается за борт.

Те, кто были в этот момент на верхней палубе и все видели – ничего не поняли. Даже не успели заметить, что ракета “прыгнула” в море без стартового двигателя.

Из оцепенения всех вернул к реальной жизни истошный крик вахтенного сигнальщика: “Полундра! На корабль падает бомба!”

Головы всех задрались вверх. Действительно, на корабль падала, но не бомба, а... стартовый двигатель. Казалось, что он действительно вот-вот врежется в корабль. Оцепенение у всех тут же прошло, и все бросились укрываться под разные механизмы, агрегаты, надстройки и т. д., кто что себе выбрал. К счастью, все обошлось: стартовый двигатель, сильно вращаясь вокруг своей продольной оси, упал в море в 3–5 метрах от носовой скулы “Бедового”.

После того как расшифровали материалы внешнетраекторных измерений, стала ясной вся картина случившегося. Оказалось, что в момент начала работы стартовика у него оторвался правый передний узел крепления, вернее, кронштейн, на котором расположен узел крепления. Произошло это из-за неудовлетворительной сварки. По крайней мере, к такому выводу пришли специалисты.

В результате этой аварии в момент пуска образовался эксцентриситет тяги, и стартовик сам себя забросил на высоту около 3600 метров. С этой высоты он и падал, как всем показалось, на корабль. Зрелище, прямо скажем, эффектное, но не для слабонервных. Хорошо, что вектор тяги оказался направленным вверх. А если бы нет?»

22 декабря 1957 г. «Бедовый» выстрелил два раза ракетами № 38 и № 40, оба раза на дистанцию 24 км. Ракета № 38 выполнила задание и приводнилась в 70 м перед целью с отклонением влево (к носу) на 30 м. А вот у ракеты № 40 ГСН цель не захватили, и ракета приводнилась с

перелетом в 7 км.

26 декабря ракета № 42 пролетела 23 900 м, приводнилась в 60 м от мишени прямо по ее центру, без отклонений.

В ходе последнего старта, 27 декабря 1957 г., ракета попала в борт мишени, почти в самый ее центр, с отклонением 4 м влево. В борту «Сталинграда» появилось отверстие в виде восьмерки общей площадью 5,5 м<sup>2</sup>.

Все стрельбы ракетами КСЩ на этапе совместных (Государственных) испытаний (так же, как и на этапе летно-конструкторских испытаний) с целью сохранения мишеней проводились ракетами с боевыми частями в инертном снаряжении (внутри боевой части находились цементные чушки).

Бывали случаи, когда ракета наводилась на цель, но не поражала ее, а пролетала в нескольких метрах. Комиссия оценивала это как попадание в так называемую «приведенную» цель. Контур реальной цели накладывался на контур предполагаемой цели (в данном случае это предполагался американский крейсер «Кливленд»), наносились координаты точки пролета ракеты, и если эта точка находилась в пределах предполагаемой цели, то данный пуск засчитывался как зачетный. Такие случаев на этапе совместных испытаний было два: при пуске ракеты № 26 17 августа 1957 г. и ракеты № 17 11 сентября 1957 г.

Обобщая результаты летно-конструкторских и Государственных испытаний ракет КСЩ (всего 27 пусков), следует заметить слишком большое число отказов в работе бортовой аппаратуры ракеты и ее механических систем. Таких отказов оказалось 8 в проведенных 27 пусках (29,62 %). Если на летно-конструкторских испытаниях отказ был всего один (14,28 %), то из двадцати пущенных ракет на этапе совместных испытаний «завалились» семь (35 %).

Не лучше обстояли дела и с длиной подводного хода боевых частей. Ранее теоретическими расчетами было доказано, что наибольший эффект в поражении цели достигается в том случае, если боевая часть имеет длину подводного хода от 70 до 40 м. Но такого показателя в большинстве пусков достичь не удалось. На 25 проведенных пусков приводнение ракеты перед целью имело место всего лишь в десяти случаях (40 %). На летно-конструкторских испытаниях этот показатель был равен 80 %, а на совместных испытаниях – всего лишь 30 %. Если же из этих десяти случаев брать только те, которые попали в требуемый интервал, то тут показатели еще хуже – 24,2 % и 25 % соответственно.

И уж совершенно никто не ожидал того факта, что в процессе

проведенных испытаний будет так много прямых попаданий ракет в мишени – 8 случаев из 25 пусков ракет, то есть 32 %, из них на летно-конструкторских испытаниях 20 % и на совместных – 35 %.

В ходе Государственных испытаний дальность обнаружения цели с помощью РЛ С «Бедового» не превзошла 40 км. Скорость корабля при проведении пусков была от 6 до 24 узлов. Время перезарядки пусковых установок (перевода запасной ракеты из ангара на направляющие) теоретически должно было составить 10 минут, а занимало 20 минут.

Комиссия рекомендовала комплекс принять на вооружение, и в начале 1958 г. вышло Постановление Совмина о принятии комплекса КСЦ.

Осенью 1958 г. было решено провести так называемые контрольные испытания ракет КСЦ с целью проверки эффективности некоторых доработок, проведенных как на ракете, так и на корабле по материалам совместных (Государственных) испытаний.

Первые четыре пуска ракеты КСЦ в ходе контрольных испытаний были проведены с эсминца «Бедовый» по цитадели крейсера «Сталинград» на дистанцию 24 км.

В ходе первого пуска, проведенного 17 сентября 1958 г., ракета приводнилась с недолетом 650 м. Зафиксирован отказ насоса подачи топлива. Средняя скорость ракеты составила 260 м/с.

2 октября 1958 г. «Бедовый» выпустил две ракеты: № 43 и № 50. Ракета № 43 приводнилась в 44 м от мишени с отклонением 5 м влево (в нос) от центра мишени. Боевая часть поразила борт мишени на глубине 2–3 м от ватерлинии. А ракета № 50 приводнилась на расстоянии 88 м от мишени, и ее боевая часть взорвалась в 22 м от борта мишени. Средняя скорость обеих ракет составляла 260 м/с.

Четвертый пуск состоялся 17 октября 1958 г. Ракета приводнилась в 110 м от мишени. За 1,3 секунды до ее приводнения произошел отказ в работе левой рулевой машинки канала крена. Боевая часть до борта мишени не дошла, а утонула неизвестно где. Средняя скорость ракеты – 265 м/с.

Пятый и шестой пуски КСЦ были проведены для испытания ракеты на максимальную дальность.

Пятый пуск производился с эсминца «Бедовый» 23 октября 1958 г. В качестве цели использовался тральщик «Туман»<sup>[7]</sup>. Целеуказание велось с помощью выносного наблюдательного пункта на мысе Айя на высоте 630 м над уровнем моря. Из-за нестабильной работы высотомера возникли колебания ракеты по высоте ( $\pm 15$  м), которые мешали надежному захвату цели РГС. На конечном участке траектории РГС окончательно потеряла

цель. Ракета ушла вправо от цели на 2500 м и приводнилась за целью на расстоянии 5000 м. Средняя скорость ракеты была 260 м/с.

Шестой пуск производился с эсминца «Бедовый» на дальность 75 км по «Туману». Целеуказание велось с выносного наблюдательного пункта на мысе Фиолент на высоте около 400 м над уровнем моря. Ракета приводнилась в 50 м от борта «Тумана», на 17 м отклонившись от его центра. Борт цели был поражен боевой частью и другими частями ракеты. В итоге «Туман» затонул.

8 декабря 1958 г. стрельба впервые производилась с эсминца «Прозорливый» проекта 56М. При этом контрольные испытания ракет КСЩ были совмещены со сдаточными испытаниями корабля. Стрельба велась с помощью корабельных средств обнаружения цели по тральщику «Испытатель»<sup>[8]</sup> на дистанцию 35 км. Достигнуто прямое попадание в борт мишени с кромкой отверстия ниже ватерлинии. «Испытатель» затонул.

9 декабря 1958 г. «Прозорливый» на дистанции 35 км стрелял по «трофейному» тральщику УМС-515 № 188<sup>[9]</sup>. Боевая часть ракеты была снаряжена 50 кг взрывчатого вещества. Ракета приводнилась в 55 м от мишени с отклонением влево на 11 м. Взрыв боевой части произошел под водой в непосредственной близости от мишени. Тральщик получил множество подводных и надводных пробоин, но остался на плаву.

Последний, девятый пуск состоялся 14 декабря. «Прозорливый» при тех же условиях стрелял по тральщику УМС № 188. Ракета была снаряжена 50 кг взрывчатого вещества. КСЩ приводнилась в 22 м от борта тральщика; как только она коснулась воды, произошел взрыв боевой части.

Следует заметить, что использование тральщиков в качестве мишеней связано с тем, что цитадель «Сталинграда» водоизмещением 14 700 т в ноябре 1958 г. во время буксировки в штормовую погоду была выброшена на берег в районе Севастополя между бухтами Камышовая и Омега. Позже цитадель была разобрана на металл.

В 1959 г. главком ВМФ адмирал С.Г. Горшков потребовал провести контрольно-серийные испытания КСЩ на полигоне «Песчаная Балка».

Флот выделил мишень – списанный военный транспорт «Ока» водоизмещением около 5 тыс. т, длиной около 150 м, с высотой борта 6 м. Мишень оборудовали надводной сетью, натянутой между мачтами, размером 130 м × 10 м с ячейками 0,5 м × 0,5 м.

Стреляющим кораблем был выделен эсминец «Бедовый», хотя к тому времени на Черноморском флоте был уже и второй корабль, вооруженный ракетами КСЩ, – «Прозорливый». В интересах дела должен был стрелять

«Прозорливый», чтобы его экипаж получил необходимый опыт. Но выбрали именно «Бедовый», чтобы получить лучшие показатели.

Первый пуск контрольно-серийных испытаний ракет КСЦ выпуска 1959 г. был проведен на «Бедовом» 19 июня 1959 г. по транспорту «Ока», находившемуся в 30 км от эсминца. Но на 21-й секунде полета ракета выпустила струю дыма и в мгновение взорвалась, разлетевшись на множество осколков.

Второй пуск закончился взрывом ракеты на 28-й секунде полета.

Поскольку проведение повторных контрольных испытаний совпало с пиком курортного сезона в Крыму, руководство потребовало перенести испытания из Балаклавского района в Севастопольский. Официальный мотив – не надо пугать отдыхающих советских людей; основная же причина – строжайшее соблюдение секретности. Замечу от себя, что это было не зря. В СССР в 1950—1980-х гг. свободно продавались, и почти по смешным на сегодня ценам мощные бинокли и подзорные трубы, а также максутовские телеобъективы МТО-500 и МТО-1000, которыми можно было четко снять любой корабль на горизонте в пределах видимости. У меня самого оба МТО сохранились с 1970-х гг. Сам я тогда ежегодно бывал в Крыму и снимал ими корабли и знакомых девушек, а иногда и не знакомых.

Дальность стрельбы была около 70 км (количество керосина заливалось именно на эту дистанцию).

Первый пуск состоялся 8 июля 1959 г. с эсминца «Бедовый» из района Севастополя. На 27-м километре полета в топливной системе КСЦ возник пожар, и через 1,7 секунды ракета взорвалась.

Второй пуск состоялся 12 июля с тем же результатом – на 26-м километре полета начался пожар, и через 1,5 секунды после этого прогремел взрыв.

Лишь третий пуск 27 июля был нормальным. Все системы ракеты функционировали без сбоев. За 273,6 с ракета пролетела 72 230 м и приводнилась. Средняя скорость полета составила 264 м/с.

Картина взрывов на обеих ракетах была абсолютно одинаковой. Сначала начинался интенсивный пожар в топливных магистралях, и через 1,5–1,7 с после начала пожара следовал взрыв.

Испытания приостановили. Всем было ясно, что причину взрывов надо искать на заводе-изготовителе ракет КСЦ.

Четвертый пуск в Севастопольском районе состоялся 5 октября 1959 г. с эсминца «Прозорливый» на дистанцию 30 км по транспорту «Ока». Достигнуто прямое попадание в надстройку с отклонением на 16 м вправо от центра корабля, то есть в сторону кормы. Ракета насквозь пробила

надстройку и вылетела наружу. Размер входного отверстия – 8,8 м<sup>2</sup>, выходного – 6 м<sup>2</sup>. Как уже говорилось, в ходе КСИ-59 боевые части ракет были в инертном исполнении.

Последующие шесть пусков также велись с «Прозорливого» по транспорту «Ока» на дистанцию 30–40 км.

В ходе пятого пуска достигнуто попадание в надводную часть мишени в 31 м от центра корабля в сторону кормы между дымовой трубой и грот-мачтой на высоте 8 м от палубы. В сети проделано отверстие размером 4,5 м × 2 м.

При шестом пуске достигнуто прямое попадание в сетку с отклонением на 71 м к носу от центра корабля на высоте 9,5 м от палубы между дымовой трубой и фок-мачтой.

В седьмом пуске из-за неисправности в работе автопилота по каналу тангажа ракета приводнилась в 27,8 км от «Оки», пролетев только 7,2 км.

В восьмом пуске достигнуто прямое попадание в основание дымовой трубы «Оки» в 13 м от центра корабля в сторону кормы.

В девятом пуске на дистанцию 40 км достигнуто прямое попадание в левый борт «Оки» в район якорного клюза со сквозным пролетом. Размер входного отверстия 12 м<sup>2</sup>, а выходного в правом борту – 4,5 м<sup>2</sup>. Работавший маршевый двигатель вызвал пожар на борту мишени, который не могли погасить в течение 8 часов.

Последний, десятый, пуск состоялся 27 декабря 1959 г. на дистанцию 40 км. Ракета попала в надводную сеть в 43 м от центра корабля в сторону кормы на высоте 5,5 м от палубы между фок-мачтой и дымовой трубой. В сети проделано отверстие размером 2,9 м × 2,6 м.

Возможно, кому-то рассказ о пусках ракеты КСИЦ покажется скучным. Но автор хочет показать огромный объем работы, проведенный ракетчиками в Крыму. Это были титанические усилия наших отцов и дедов<sup>[10]</sup>.

Да и, кстати, можно представить себе столь интенсивные ракетные стрельбы на Северном или Тихоокеанском флоте, да, впрочем, и на Балтийском. Именно климат и географические особенности Крыма сделали возможным превратить его в огромный полигон.

Ракеты, созданные нашими отцами и дедами, более чем на полвека обеспечили мирную жизнь России. Те же КСИЦ ни разу не применялись в боевой обстановке. Лишь некоторые ракеты, как, например, П-15, использовались в локальных конфликтах, но точных данных о их результатах и обстановке пусков нет – и туземным, и нашим адмиралам

всегда есть что скрывать. Позже мы поговорим о стрельбе «Малахитом» в 2008 г.

Что хорошо населению России, то плохо военным историкам – полвека несколько поколений крылатых ракет не участвовали в боевых действиях. Так вот они, подробные и достоверные данные из секретных отчетов – где и как стреляли, какие нанесли повреждения. Вот вам, господа любители фэнтези и компьютерных игр, реалии Третьей мировой войны с малейшими деталями.

## Глава 3

### Крымские приключения «Кометы»

В сентябре 1947 г. в огромном здании НИИ-20 на развилке Ленинградского и Волоколамского шоссе разместилось Специальное бюро № 1 НКВД (СБ-1). Причем, как тогда водилось, само название организации было секретным, и для простых смертных она была п/я № 1323, который местные остряки расшифровывали: «чертова дюжина с перебором». Начальником и главным конструктором СБ-1 был назначен доктор технических наук 51-летний Павел Николаевич Куксенко, а его заместителем – 23-летний выпускник Ленинградской военной академии связи Серго Лаврентьевич Берия.

Первой задачей СБ-1 и было создание противокорабельного самолета-снаряда «Комета». Большинство сотрудников СБ-1 составляли немцы, часть из них была военнопленными, а часть добровольно приехала в СССР, спасаясь от нищеты в оккупированной Германии. Среди них были первоклассные специалисты, как, например, Айценбергер, Фаульштих и др. Имелся в СБ-1 и «спецконтингент» – отечественные заключенные. Среди них был известный математик член-корреспондент Академии наук СССР Н.С. Кошляков.

Впервые в истории нашего ВПК, а возможно, и в мировой практике, при проектировании комплекса «Комета» не система управления создавалась под ракету, а, наоборот, подбирали варианты самолета-снаряда под разработанную СБ-1 систему управления.

С самолетом-носителем было все ясно. За неимением лучшего был взят четырехмоторный бомбардировщик Ту-4. А вот при создании самолета-снаряда просматривалось много вариантов. Так, постановлением Совмина от 8 сентября 1948 г. предусматривалось создание самолета-снаряда «Комета» на базе челомеевских ракет 10Х и 14Х.

На опытном варианте «Кометы-3» 14Х-К-1, отличавшемся от стандартных 14Х увеличенной площадью крыла, был установлен пульсирующий двигатель Д-6.

В первом полугодии 1948 г. в КБ завода № 51 готовился второй выпуск эскизного проекта по «Комете-3», но завершить его не успели. Руководство СБ-1 решило отказаться от применения на «Комете» пульсирующего двигателя, который не мог обеспечить ракете необходимую скорость.

Проектирование планера «Кометы» было поручено ОКБ-155, которым



руководил А.И. Микоян. Непосредственно проектированием ракеты занимался М.И. Гуревич.

3 ноября 1949 г. ОКБ-155 предъявило новый эскизный проект самолета-снаряда «Комета». Самолет-снаряд был очень похож на уменьшенную копию истребителя МиГ-15. Основным отличием самолета-снаряда от истребителя было крыло малой площади с очень большим для того времени углом стреловидности – 57,5°.

Фюзеляж практически повторял компоновку истребителя МиГ-15, с тем лишь отличием, что между воздушными каналами на месте кабины летчика на самолете-снаряде размещались отсек аппаратуры системы управления и фугасно-кумулятивная боевая часть весом около 3 т.

При пуске с высоты 4000 м запас топлива в 210 л обеспечивал дальность полета 190 км, что намного превышало заданную.

Для ускорения отладки «Кометы» четыре опытных образца ее были сделаны пилотируемыми. На месте боевой части была встроена кабина пилота с ручным управлением. Полетный вес пилотируемых самолетов-снарядов колебался от 2453 до 2550 кг. Вес пустого снаряда 2068 кг, полезная нагрузка составляла 385 кг, а запас топлива – 284 л. Максимальная скорость на высоте 3 км была около 1060 км/час, а посадочная – 270–290 км/ч. Как на пилотируемых, так и на серийных «Кометах» устанавливались турбореактивные двигатели РД-500К.

В 1951 г. были изготовлены два пилотируемых самолета-снаряда, называвшиеся «изделия СДК» (самолет-дублер «Комета»). 4 января 1952 г. первый полет на изделии СДК совершил летчик-испытатель Ахмет-Хан Султан. Испытания «Кометы» проводились у берегов Крыма между Керчью и Феодосией. Самолеты-носители Ту-4 базировались на аэродроме Багерово недалеко от Керчи. Всего было выполнено до 150 пилотируемых полетов на самолете-снаряде «Комета».

Замечу, что поначалу за каждый вылет летчику выплачивали довольно приличную сумму, по тогдашним меркам, разумеется. Позже, когда пилотируемые полеты стали делом рутинным, начальство решило значительно уменьшить сумму выплат. Но поскольку документ, где определялась эта сумма, был подписан лично Сталиным, пришлось скорректированный документ также посылать вождю. Когда Ахмет-Хану Султану предложили засвидетельствовать сей документ перед отправкой в Москву, тот размашисто написал: «Моя вдова не согласна». Сталин вернул бумагу с резолюцией: «Согласен с вдовой Ахмет-Хана Султана». На этом вопрос был исчерпан.

С Ахмет-Ханом Султаном связан еще один анекдот. Ему, как дважды

герою (эти звания были присвоены Ахмет-Хану Султану в 1943 г. и в 1949 г.), на родине в Крыму возвели бюст. Это дало повод летчику острить, что единственным крымским татаринном, оставшимся в Крыму, является его бюст.

Но вернемся к «Комете». Первый пуск полномасштабного изделия, разумеется, беспилотного, был произведен с бомбардировщика Ту-4 в мае 1952 г. над Арабатской стрелкой. Пуск был неудачен: «Комета» не вошла в луч из-за неверной выставкой рулей высоты перед сбросом с носителя.

После внесения ряда доработок, в том числе усовершенствования автопилота для устранения неустойчивости по крену, в ходе Государственных испытаний с июля 1952 г. по январь 1953 г. провели сравнительно успешную серию пусков: из 12 «Комет» в цель попали 8.

В качестве мишени использовался крейсер «Красный Кавказ». Этот крейсер под названием «Адмирал Лазарев» был заложен 18 октября 1913 г. в Николаеве, но после долго перестраивался и вошел в строй лишь 25 января 1932 г. Его полное водоизмещение 9030 т, длина 169,5 м, осадка 5,8 м. Осенью

1952 г. крейсер был разоружен и обращен в мишень. Топить столь ценную мишень никто не хотел, и «Комета» имела боевую часть с инертным снаряжением.

21 ноября 1952 г. «Красный Кавказ» находился в водной акватории полигона «Песчаная Балка» в 20 км от берега между мысами Чауда и Опук. Пуск «Кометы» был произведен из района у мыса Меганом, когда самолет-носитель Ту-4К находился на расстоянии 80–85 км от цели. Ракета попала в борт крейсера между дымовыми трубами. Несмотря на то что боевая часть была в инертном снаряжении, крейсер затонул через 12 минут после попадания.

С.Л. Берия впоследствии сравнивал первые испытания атомной бомбы, свидетелем которых он был, с действием снаряда «Комета»: «Впечатление, безусловно, сильное, но не потрясающее. На меня, скажем, гораздо большее впечатление произвели испытания нашего снаряда, который буквально прошел крейсер “Красный Кавказ”. В один борт корабля вошел, из другого вышел».

«Комета» официально была принята на вооружение в 1953 г., хотя в серию запущена еще в 1952 г.

Серийное производство ракет «Комета» началось в 1952 г. на заводе № 256 в г. Иваново (с 1956 г. – Дубна).

Комплекс К-1М «Комета» в составе бомбардировщика Ту-4К и двух ракет КС-1М был принят на вооружение в начале 1953 г. Ракетноносцы

Ту-4К поступили на вооружение двух полков ВВС Черноморского флота.

В 1953 г. самолет Ту-4 считался уже устаревшим, и в том же году был запущен в производство реактивный бомбардировщик Ту-16. Поэтому на базе Ту-16 было решено создать ракетоносец Ту-16КС, оснащенный двумя КС-1. Весь комплекс управления вместе с РЛС «Кобальт-М» был полностью взят с самолета Ту-4КС.

Испытания самолета Ту-16КС начались в 1954 г., а в июне 1957 г. первые ракетоносцы стали поступать в авиацию Черноморского флота.

В декабре 1957 г. впервые Ту -16КС авиации Черноморского флота произвел пуск ракеты КС. В составе полка ракетоносцев числилось 12 носителей ракет Ту-16КС, один постановщик помех Ту-16СПС, шесть заправщиков топливом Ту-16ЗЦ.

С 1958 г. ракетоносцы Ту-16КС стали поступать на Северный и Тихоокеанский флот. Пуск ракет с Ту-16КС проводился с высоты до 5 км при скорости полета 420 км/ч.

С 1958 г. на вооружение стали поступать ракеты КС-1 с дальностью до 130 км, а с 1961 г. – с более помехоустойчивой бортовой РЛ С.

В конце 1950-х гг. в морской авиации состояло пять полков, вооруженных ракетами КС-1. Всего было построено 107 самолетов Ту-16КС. Позже 40 из них передали Индонезии и Египту, а остальные переделали в носители ракет КСР.

## Глава 4

### Тайны крейсера «Адмирал Нахимов»

История установки противокорабельных ракет на крейсер «Адмирал Нахимов» до сих пор является «черной дырой» в истории отечественного флота. Документов по этому вопросу сохранилось крайне мало, и многое приходится писать по воспоминаниям участников событий почти пятидесятилетней давности, которые довольно часто противоречат друг другу.

30 декабря 1954 г. было принято Постановление Совмина № 2944–1226 о разработке корабельного комплекса КСС и крейсера проекта 67, оснащенного этим комплексом.

Крылатая противокорабельная ракета (КСС) была создана на базе авиационной крылатой ракеты «Комета». Данные КСС близки к данным ракеты С-2 «Сопка», кроме дальности стрельбы, которая составляла 40 км, а высота полета – 500 м. В некоторых документах КСС расшифровывается как корабельный снаряд «Стрела». (Сх. 8)

Крейсер проекта 67 создавался на базе крейсера проекта 68бис. Согласно первоначальному варианту плана судостроения на 1956–1965 гг. предполагалось четыре крейсера проекта 68бис достроить по проекту 67. Головной крейсер проекта 67 «Адмирал Корнилов» должен быть сдан в 1959 г., а последний – в 1961 г. Кроме того, предполагалось заложить несколько новых корпусов по проекту 67 с некоторыми изменениями.

По программе 4 строившихся крейсера проекта 68бис предполагалось переделать в проект 67 («легкий крейсер с реактивным вооружением ближнего действия»), разработанный в ЦКБ-17. С некоторым запаздыванием должно было начаться переоборудование уже законченных крейсеров проекта 68бис. Работы по проекту 67 производились по Постановлению Совмина № 2544–1226 от 30 декабря 1954 г.

По проекту 67 все 152-мм башни МК-5бис предполагалось снять и взамен их установить две спаренные стабилизированные пусковые установки СМ-58 для стрельбы ракетами КСС комплекса «Стрела».

Длина направляющих СМ-58 составляла 12 метров, в задней части ПУ имели легкую броню 5–10 мм. Носовая ПУ имела боекомплект 11 ракет (самолетов-снарядов, по тогдашней терминологии), 9 из них размещались в погребах и 2 – в перегрузочном отделении. Боекомплект кормовой ПУ был меньше на 3 ракеты. Противокорабельная ракета КСС должна была иметь

дальность 40 км, вес 3,5 т и радиолокационную головку самонаведения.

Позже рассматривался вариант вооружения крейсера проекта 67 четырьмя пусковыми установками, имевшими по пять трубчатых контейнеров с ракетами П-6 конструкции В.Н. Челомея.

На первых четырех крейсерах проекта 68бис, достраивающихся по проекту 67 и подлежавших сдаче в 1959 г., планировалось оставить четыре 100-мм двухорудийные башни СМ-5—1с, а на последующих установить четыре новые 100-мм автоматические двухорудийные башни СМ-52. На всех кораблях в качестве малокалиберной зенитной артиллерии устанавливались по 6 четырехствольных 57-мм автоматов ЗИФ-75 на постоянном токе.

Для проведения корабельных испытаний ракет КСС с 28 февраля по 18 октября 1955 г. на заводе № 444 в Николаеве был переделан по проекту 68Э (68ЭП) уже находившейся в строю крейсер «Адмирал Нахимов». Делалось все это в обстановке фантастической секретности, и в результате до сих пор не найдено ни фотографий, ни проектной документации по переделке «Нахимова». На фок-мачте крейсера была установлена станция наведения ракет ДК-5С.

Носовая башня МК-5бис была развернута на 180°, а стволы из нее вынули. Теперь задняя стенка башни стала газоотводником для двигателей ракеты КСС. На носу крейсера была жестко прикреплена к палубе ординарная пусковая установка В-16<sup>[11]</sup> с направляющей длиной примерно в две длины ракеты. Уго л старта – около 15°. Справа и слева от башни II МК-5бис установили два ангара вместимостью по две ракеты каждый. По одной версии башня II главного калибра потеряла боеспособность, а по другой – нет. Башни III и IV МК-5бис остались боеспособными.

Транспортировка ракет из ангаров к пусковой установке осуществлялась на тележках по рельсовому пути. Разумеется, это была не боевая, а исключительно испытательная система. В подпалубных помещениях крейсера установили экспериментальный образец системы управления стрельбой «Колчан» и телеметрическую аппаратуру.

Переоборудование крейсера и пуски ракет велись в беспрецедентных даже для советского флота условиях. Так, личному составу крейсера запрещалось ходить в носовую часть корабля. Пусковая установка, за исключением времени пусков, постоянно находилась под брезентом. Погрузка ракет происходила только по ночам в Севастополе в бухте Голландия.

В ноябре 1955 г. в районе Феодосии провели два пуска габаритно-весовых макетов КСС. Первый же пуск укомплектованного изделия КСС

состоялся 22 января 1956 г. Затем последовали еще два бросковых пуска (без конкретной цели). А 3 июня 1956 г. начались стрельбы по щиту ракетами с инертной боевой частью. Всего по щиту было выпущено 17 ракет. Со 2 по 22 декабря 1956 г. было проведено 7 пусков с фугасно-кумулятивной боевой частью по отсеку крейсера «Сталинград» проекта 82. Из 24-х ракет, выпущенных по щиту и отсеку, 20 попали в цель.

Результаты испытаний изделия КСС были признаны неудовлетворительными. Действие стартовых ускорителей разрушало механизмы корабля, да и сама ракета КСС с учетом ее дальности была признана слишком слабым оружием для крейсеров.

Тем не менее в дальнейшем «Адмирал Нахимов» планировалось переоборудовать по проекту 67СИ для проведения совместных испытаний комплекса ракетного оружия «Стрела». Вместо носовых башен 152-мм артиллерии и части другого вооружения предполагалось разместить опытные образцы спаренной стабилизированной закрытой пусковой установки СМ-58 (с погребом и средствами подачи-заряжания), а также систему управления «Колчан» и т. п. Технический проект 67СИ был разработан в 1955 г., однако с сентября 1956 г. выпуск рабочих чертежей прекратили.

«Нахимов» имел дефектный корпус из-за некачественной сварки. Но ходили упорные слухи, что киль «Нахимова» весь в больших трещинах, вызванных действием газовых струй стартовых ускорителей самолетов-снарядов КСС.

В итоге крейсер «Адмирал Нахимов» был использован в качестве мишени при испытаниях ракет КСЩ. 22 августа 1959 г. вышел приказ министра обороны Р.Я. Малиновского о сдаче на металлолом недостроенных крейсеров проекта 68бис, и в этих списках неведомым образом оказался «Нахимов».

А вот известный севастопольский историк флота Виталий Васильевич Костриченко выдает совсем иную версию.

«По достоверным данным перед списанием крейсера “Адмирал Нахимов” подвергся докованию на Севморзаводе, в ходе которого было выявлено “обширное повреждение подводной части корпуса корабля в виде перебитого киля и деформации подводной обшивки и килевых конструкций, невидимых в воде”... Интересное описание, свидетельствующее о том, что корпус крейсера “Адмирал Нахимов” подвергся мощнейшему динамическому удару подводного ядерного взрыва. В самом деле, какая другая сила может деформировать корпус крейсера длиной более 200 метров, шириной 22 метра и осадкой около 7 метров?

Причем так деформировать, что о восстановлении новенького крейсера не идет и речи.

Правильно, уважаемый читатель, – только подводный ядерный взрыв.

Санкцию на испытание ядерного оружия в Крыму, на Черном море, можно сказать, в центре Европы, мог дать главному ВМФ только Н.С. Хрущев. При всех своих достоинствах и недостатках Хрущев вполне мог, не подумав о последствиях, отдать такое устное распоряжение. И тогда на отдаленном феодосийском полигоне (с глубинами 300—2000 метров) вполне мог вырасти ядерный “гриб”. Судя по повреждениям “Нахимова”, испытывались подводное взрывное устройство или ядерная глубинная бомба. Глубина взрыва вряд ли превышала 400–500 метров, а на крейсер обрушился мощный динамический удар, волны с радиоактивными осадками и т. д. и т. п. А дальше – сейсмологические станции мира (а не только СССР) зарегистрировали мощный толчок в акватории Черного моря у побережья Крыма. Последовали официальные запросы, и советские дипломаты, имевшие мозги (в отличие от правителей), схватились за голову. Крупнейший международный скандал, иски на убытки от русских испытаний и еще бог знает что...

Здесь-то вполне логично и принялся за дело КГБ СССР. Были изъяты все документы по крейсеру, взята подписка о неразглашении со всех участников, проведена работа по выдаче ядерного испытания за обычное землетрясение. А то советским курортникам совсем бы приятно было узнать, что они купаются в радиоактивных водах. Да и союзные братские страны – Болгария и Румыния – вряд ли приветствовали бы подобные испытания.

Комитет госбезопасности поработал отлично: вот уже три с половиной десятилетия об “Адмирале Нахимове” и его роли в этой истории забыто все. И лишь любители истории флота тщетно ломают головы: почему нет фотографий корабля, и с чего бы это его так быстро списали на слом?..

Эта версия имеет полное право на существование. С этой целью неофициально запросили гидрометеослужбу Черноморского флота и поинтересовались перечнем землетрясений у побережья Крыма в описываемый период. К приятному изумлению, выяснилось, что в этот период произошло только одно (!) землетрясение. Четвертого декабря 1960 года в пяти милях от мыса Меганом, на глубине 500 метров, силою в 3–4 балла. Человеческих жертв и разрушений нет. Очень интересное землетрясение!

К сведению читателей, мыс Меганом с координатами 44 градуса 48 минут северной широты и 35 градусов 05 минут восточной долготы

находится в очень безлюдном месте, рядом с Карадагским заповедником и граничит с феодосийским ракетно-артиллерийским полигоном. До распада СССР это хозяйство именовалось “воинской частью № 15653”. Время проведения “землетрясения” выбрано очень удачно: зима, декабрь. И никто ничего бы не узнал, если бы не сейсмологи. Характеристики “землетрясения” очень схожи с характеристиками при взрыве ядерных глубинных бомб. А тщательность “кэзэбистской” дезинформации косвенно подтверждает и официальная дата исключения крейсера из списков.

По официальной версии, приказом главкома ВМФ за № 00112 от 29 июля 1960 года крейсер “Адмирал Нахимов” исключен из списков ВМФ СССР. Это явная липа, так как “землетрясение” состоялось 4 декабря 1960 года, а до февраля 1961 года на корабле проводились дезактивационные работы, после чего и был спущен флаг корабля. Никто бы семь месяцев не держал флаг и экипаж на “списанном” корабле (в том числе и в новом финансовом году)...

Прямым подтверждением возможного подрыва ядерного боеприпаса у Феодосии служит и цитата из сборника “75 лет в боевом строю флота”, изданном в Севастополе в 1996 году: “...В ходе опытной эксплуатации глубоководного аппарата «Поиск-2» был сделан ряд научных открытий, требующих будущего осмысления... в районе Феодосийского залива на изучаемых глубинах свыше 1700 метров зафиксирована радиация на порядок выше, чем считалось ранее...” (стр. 111).

В мемуарах адмирала Касатонова (“Флот выходит в океан”, 1995 г.) на стр. 233 также можно обнаружить интересные факты: “...Освоена тактика ведения боевых действий подводных лодок и авиации по разгрому отрядов боевых кораблей противника и сильно охраняемых конвоев в Черном и Средиземном морях с использованием крылатых ракет, торпед с обычными и специальными зарядами...” (приведена выдержка из годового отчета Черноморского флота по боевой подготовке за 1960 год).

И наиболее интересным фактом участия “Адмирала Нахимова” в ядерных испытаниях на Черном море может послужить беседа с капитаном 2-го ранга в отставке, просившим не называть его фамилию. Отставник, в частности, сказал: “Удивляюсь этой возне с «Нахимовым», весь всем давно известно, что под ним была взорвана атомная торпеда “Т-5”. Я в конце 50-х гг. служил в Феодосии на подводной лодке проекта 613. Именно наша лодка получила высокое доверие выпустить по цели атомную торпеду. Очевидцы потом говорили, что крейсер, названия не помню, буквально вылетел из воды всем корпусом, будучи поднят вверх мощным взрывом. А потом нас всех заставили проходить дезактивацию и корабли, которые



участвовали в тех испытаниях, быстренько списали на слом, так как металл их корпусов из-за попадания радиоактивной воды стал сильно “фонить”. Что еще интересно, примерно через год у Феодосии произошло необычно сильное землетрясение...”»[\[12\]](#)

## Глава 5

### **П-15 – грозное оружие советских катеров**

Ракета П-15 была разработана в 1955–1960 гг. в дубнинском филиале ОКБ-155 (современное КБ «Радуга») под руководством А.Я. Березняка. (Сх. 9)

Ракета П-15 весом 2125 кг имела нормальную аэродинамическую схему со среднерасположенным трапецевидным крылом относительно малого удлинения и большой стреловидностью на передней кромке, верхнерасположенным развитым килем и цельноповоротными рулями высоты. Управление по крену осуществлялось элеронами крыла. В хвостовой части корпуса снизу имелись два дополнительных V – образных аэродинамических гребня, между которыми к ракете подвешивался пороховой ускоритель СПРД-30 конструкции И.И. Картукова. Тяга стартового двигателя 30 тонн.

Ракета П-15 была оснащена маршевым жидкостным реактивным двигателем С2.722, который был создан под руководством А.М. Исаева. Двигатель работал на горючем ТГ-02 и окислителе АК-20К. Двигатель имел два режима работы: разгонный с тягой до 1200 кг и режим «поддержания скорости» с тягой около 600 кг.

Ракета П-15 имела автономную систему наведения, в состав которой входили автопилот АМ-15А, барометрический высотомер, радиолокационная, а позже инфракрасная (тепловая) головки самонаведения. Ракета П-15 оснащалась фугасно-кумулятивной боевой частью 4Г15, разработанной в НИИ-6 ГКОТ.

В качестве носителя ракеты был выбран торпедный катер проекта 183 с деревянным корпусом, который серийно строился с 1949 г. и успел хорошо зарекомендовать себя в эксплуатации.

На деревянный корпус катера проекта 183 вместо торпедных аппаратов и кормового 25-мм автомата установили две открытые пусковые установки.

Для первого этапа испытаний П-15 были изготовлены натурные отсеки в объеме примерно половины корпусных конструкций катера и две ходовые рубки – деревянная и стальная. На полигоне Ржевка под Ленинградом было выполнено более десяти пусков макетов ракеты со штатными стартовыми двигателями. Деревянная рубка после нескольких пусков сгорела, стальная же выдержала испытания и пошла в серию.

По результатам полигонных испытаний, проведенных с октября 1956 г. по август 1957 г., конструкторами СКБ-5 была спроектирована и отработана ненаводящаяся пусковая установка для катера проекта 183Р. Установка была ангарного типа (крылья ракеты не складывались). Пусковые направляющие балочного типа были жестко закреплены под углом 11,5°.

Вес пусковой установки 1100 кг. По проекту катер проекта 183Р мог производить пуски ракет при скорости хода от 15 до 30 узлов и состоянии моря до 4 баллов.

Перезарядка пусковых установок производилась в базе, при этом на одну ракету затрачивалось около 30 минут.

Совместным решением ГКАТ, ГКС и ВМФ № 15 от 5 июня 1957 г. «экспериментальные испытания» ракет П-15 (несекретный индекс 4К-30) начались на полигоне «Песчаная Балка». В поселке Черноморск на том самом месте, где раньше находилась пусковая установка СМ-59—1, смонтировали штатную катерную установку для ракет П-15. При этом на фундамент пусковой КСЦ установили специальную платформу, которая имитировала бортовую и килевую качку катера-носителя, а на платформе и располагалась штатная П У.

Первый пуск ракеты П-15 на полигоне «Песчаная Балка» в поселке Черноморск состоялся 28 октября 1957 г. Ракета не имела РГС. С 50-й секунды полета в автопилоте возникла неисправность. Ракета стала медленно снижаться и приводнилась на дистанции 19,6 км. Последующие 4 пуска с полигона «Песчаная Балка» прошли также без РГС.

10 декабря 1957 г. ракета приводнилась на 95-й секунде, пролетев 22 км.

13 декабря 1957 г. ракета приводнилась на 64,5-й секунде полета, пролетев 16,8 км.

12 марта 1958 г. ракета приводнилась на 85,3-й секунде полета, пролетев 22,1 км.

16 июня 1958 г. ракета стартовала с ГЦП Вооруженных сил СССР в поселке Владимировка Астраханской области. Однако ее обслуживали сотрудники полигона «Песчаная Балка». Перенос места старта в Астраханскую область был связан с задачей пуска – определение максимальной дальности стрельбы при полной заправке топливом. А в Феодосийском заливе было еще неизвестно, куда залетит совершенно секретное изделие. Пуск произвели со штатной П У, ракета была без РГС. Максимальная дальность полета составила 61,7 км.

24 июля 1958 г. ракета была запущена из «родного» Черноморска.

Впервые изделие имело штатную комплектацию, включая РГС. Стрельба велась по неподвижной мишени КЦ-188. Дальность стрельбы 23,5 км. Ракета прошла над целью на высоте 10,5 м от ватерлинии и 25 м влево от центра мишени и приводнилась в 180 м за мишенью.

13 августа 1958 г. впервые состоялся пуск П-15 с имитацией ботовой качки (10 град./с) по неподвижной мишени ОС «Испытатель» на дальность 23,4 км. Ракета приводнилась в 40 м от борта мишени и в 65 м влево от центра мишени.

16 августа 1958 г. состоялся пуск ракеты с имитацией бортовой (12 град./с) и килевой (17 град./с) качки по неподвижной мишени ОС «Испытатель». Дистанция стрельбы 23,5 м. Достигнуто прямое попадание в ферму углового отражателя на высоте 4,7 м от ватерлинии. Это был последний пуск с береговой пусковой установки.

В 1958 г. в Феодосию из Ленинграда с завода № 5 («Алмаз») прибыл ракетный катер проекта 183Э, а также торпедный катер проекта 183 со снятыми торпедными аппаратами, который служил для обеспечения пусков ракет с катера проекта 183Э. Но из соображений секретности или по косности наших адмиралов оба катера именовали торпедными – ТКА-14 и ТКА-15.

Интересно, что катера базировались не в самой Феодосии, а в 14 км восточнее, в поселке Приморский в филиале Ленинградского судостроительного завода № 5 («Алмаз») у причальной стенки Феодосийского судостроительного завода «Море».

Первый пуск ракет с катера решили провести без экипажа. Вместо него специальная комиссия, большинство которой составляли медики, привезла 25 баранов. Однако на катере проекта 183Э удалось разместить лишь 16 баранов, остальные пошли на шашлык испытателям.

6 сентября 1958 г. в море вышел катер проекта 183Э в сопровождении катера со снятыми торпедными аппаратами. Ракетный катер имел на борту 2 изделия – ракету П-15 № 0206 и габаритно-весовой макет ракеты, который именовался на полигоне «болванкой». Первая стрельба была произведена болванкой, которая имела лишь стартовый двигатель. Катер проекта 183Э находился в дрейфе. Пуск прошел нормально. Часть баранов погибла при старте болванки. Затем баранов сняли, катер проекта 183Э развил скорость 30 уз. и тогда произвел пуск боевой ракетой П-15 по неподвижной мишени БДБ. Заданная дальность стрельбы 20,5 км. Пуск был произведен из правой пусковой установки. РГС в полете вышла из строя, и ракета приводнилась на дистанции 38 км.

13 сентября 1958 г. катер проекта 183Э стрелял по неподвижной

мишени ОС «Испытатель». Заданная дальность 23 км, скорость катера 28 уз. Пуск был произведен из левой пусковой установки. На 75-й секунде полета достигнуто прямое попадание в мишень на высоте 4 м от ватерлинии.

На этом пуске «экспериментальные испытания» завершились, и было принято решение перейти к совместным испытаниям комплекса.

Первый этап совместных испытаний начался пуском 24 сентября 1958 г. Катер проекта 183Э, находившийся между мысами Чауда и Кыз-Аул, стрелял по неподвижной мишени КЦ-10 на дальность 21,2 км. Из-за отказа канала высоты автопилота пуск был неудачным.

27 сентября произведен пуск при тех же условиях. Но ракета стартовала самопроизвольно – ложный старт при нажатии кнопки «Проверка ламп» в ПУС «Клен».

22 ноября пуск ракеты при тех же условиях оказался неудачным из-за отказа в работе регулятора давления в камере сгорания маршевого двигателя и, как следствие, прогар стенок камеры давление и разгерметизация. По крайней мере, так было записано в официальном отчете по испытаниям. А по рассказу Ю.С. Кузнецова дело происходило несколько иначе.

Перед пуском произошла административная перестановка: ведущий специалист по П-15 А.Г. Черкаев был переведен на мыс Фиолент, где испытывались баллистические ракеты, а на его место назначили инженер-капитана 2-го ранга П.И. Богуна. Тем не менее Черкаев от нечего делать (он так потом это объяснял на заседании комиссии) отправился на катере проекта 183Э к месту пуска. До пуска оставалось около минуты, и Черкаев случайно, «непроизвольно» дотронулся до какой-то кнопки (он потом и не вспомнил, до какой именно) на пульте предстартовой подготовки и производства пуска. Но, как он утверждал потом, не до пусковой кнопки. Тем не менее произошел самопроизвольный пуск, и ракета улетела «в белый свет, как в копеечку». Хорошо, что уже была объявлена боевая готовность, и весь личный состав стрелявшего катера находился в укрытиях, и была открыта крышка пусковой установки. Ну, прямо как в фильме «Особенности национальной рыбалки»!

Далее пуски ракет шли с переменным успехом. Так, 20 февраля произведен пуск по неподвижной мишени ОС «Омар»<sup>[13]</sup> на дальность 20,7 км. Скорость катера 29 уз. Достигнуто прямое попадание в борт мишени в 3 м выше ватерлинии и в 1 м влево от центра мишени.

20 марта было произведено сразу два пуска. Первый пуск (ракета

№ 0407Б) по неподвижной мишени ЦЛ-61<sup>[14]</sup> на дальность 21,6 км. Скорость катера 24 уз. Ракета приводнилась с недолетом до цели 600 м и влево 200 м по курсу. Причину неудачного пуска установить не удалось, так как ракета была без бортовой телеметрии (в боевом варианте).

9 апреля произведен пуск по неподвижной мишени КЦ-10 на дальность 23,2 км при скорости катера 28 уз. Корабельная система управления неправильно выбрала направление (пеленг) стрельбы, и ракета навелась не на мишень, а на скалу Корабль-камень, расположенную у мыса Опук.

22 апреля произведен пуск по цели КС-10 на дальность 24 км. Скорость катера 20 уз. В полете произошел отказ маршевого двигателя и РГС. Точку приводнения ракеты определить не удалось.

После этого пуска Государственная комиссия в связи с большим числом отказов материальной части решила прекратить испытания. Был разработан согласованный с ВМФ план мероприятий по выявлению и устранению причин неполадок работы элементов комплекса. План этот утвердили на заседании Комиссии военно-промышленного контроля при Президиуме Совета Министров СССР за № 48 от 21 мая 1959 г. Был назначен новый срок окончания испытаний – 30 сентября 1959 г.

В июле 1959 г. испытания возобновились – начался их второй этап.

16 июля 1959 г. проведено сразу два пуска. Первый пуск (ракета № 0103) по неподвижной мишени ЦЛ-61 на дистанцию 21, 2 км при скорости катера 28 уз. – достигнуто прямое попадание в борт ЦЛ-61 на 1 м выше ватерлинии и в 7 м вправо от центра мишени. А пуск второй ракеты (№ 0403), произведенный при тех же условиях, только скорость катера составляла 30 уз., оказался менее удачным. Ракета приводнилась с недолетом перед мишенью. Размер недолета определить не удалось.

30 июля произведен пуск по неподвижной мишени ЦЛ-61 на дальность 26,6 км при скорости катера 24 уз. Ракета прошла над мишенью на высоте 11 м и 10 м вправо от центра мишени. Зачтено как попадание в «приведенную» цель.

4 августа произведен пуск по движущейся со скоростью 30 уз. мишени КЦ-10 на дистанцию 26,2 км. Скорость катера 28 уз. Ракета прошла над мишенью на высоте 5,5 м и на 10,5 м вправо от центра мишени. Зачтено как попадание в «приведенную» цель.

6 августа произведен пуск по движущейся со скоростью 29,4 уз. мишени КЦ-10 на дистанцию 10,4 км. Скорость катера 28 уз. Ракета прошла над мишенью на высоте 2,5 м и на 13 м влево от центра мишени. Зачтено как попадание в «приведенную» цель.

15 августа выполнено два пуска. Первый пуск ракетой № 0510 произведен по неподвижной мишени – по цитадели недостроенного тяжелого крейсера проекта 82 «Сталинград» в Каламитском заливе в районе Качи, ближе к мысу Лукулл. Дистанция стрельбы 22 км. Скорость катера 24 уз. Достигнуто прямое попадание в мишень на высоте 1,2 м от ватерлинии и на 1,5 м влево от центра мишени.

Второй пуск был произведен ракетой № 0411 (в боевом варианте) также по цитадели «Сталинграда» на дальность 21,4 км при скорости катера 24 уз. Достигнуто прямое попадание в борт мишени на высоте 2,5 м от ватерлинии и на 10 м влево от центра мишени. Ракета проделала отверстие в броне борта диаметром 40–50 см. Взрыв боевой части произошел внутри мишени.

28 августа была произведена залповая стрельба ракетами № 0311 и № 0110Б в районе Феодосии между мысами Чауда и Опук по неподвижной мишени ЦЛ-61 на дистанцию 22,3 км при скорости катера 28 уз. Интервал между пусками составил 5 с. Ракета № 0311 попала в борт мишени, в самый ее центр. Ракета № 0110Б (в боевом варианте) пролетела над мишенью на высоте 4 м выше ватерлинии и в 10 м вправо от центра мишени и приводнилась в 35 м от мишени.

В результате проведенных пусков (особенно первого) мишень ЦЛ-61 (бывший миноносец «Animoso») затонула спустя полтора часа после пуска первой ракеты.

Далее без перерыва начались совместные испытания комплекса с ракетами П-15, оборудованными тепловой головкой самонаведения.

29 августа состоялся первый пуск ракеты П-15 с ТГС. Стрельба велась по неподвижной мишени БРН-21 с тепловым имитатором «Циклон» на дистанцию 20,7 км. Скорость катера 24 уз. Преждевременный переход маршевого двигателя на втором режиме работы привел к приводнению ракеты на 88-й секунде полета в 2,9 км от цели.

8 сентября проведен пуск по той же мишени БРН-21 на дистанцию 19,8 км при скорости катера 20 уз. Достигнуто прямое попадание в мишень на 73-й секунде полета в 2 м выше ватерлинии и с отклонением 0° от директрисы стрельбы.

17 октября произведен пуск ракеты по подвижной мишени КЦ-85 с тепловым имитатором «Циклон» на дистанцию 21,2 км. Скорость катера 23 уз., скорость мишени 22,5 уз. На 76-й секунде полета достигнуто прямое попадание в борт мишени на высоте 1,5 м от ватерлинии и влево на 3,1 м от центра мишени.

28 октября проведен пуск по неподвижной мишени БРН-21 на

дистанцию 22,9 км. Скорость катера 24 уз. На 82-й секунде полета достигнуто прямое попадание в центр мишени на высоте 0,8 м от ватерлинии.

На этом испытания П-15 были завершены.

Тепловая головка самонаведения «Кондор», использовавшаяся в П-15, была первой в СССР тепловой головкой круглосуточного действия. В поисковом режиме объектив приемного устройства головки «Кондора» перемещался по курсу в секторе  $\pm 2,5^\circ$ .

В ходе испытаний было установлено, что дальность действия головки «Кондора» по мишени с тепловым режимом, соответствующим крейсеру, при скорости 24 узла составляет днем 10 км, а ночью 5 км.

Официально ракетный комплекс с ракетами П-15РГС и П-15ТГС на катерах проекта 183Р<sup>[15]</sup> с двумя пусковыми установками «ангарного типа» был принят на вооружение в начале 1960 г. и получил несекретный индекс 4К-40. Хотя пуски с серийных катеров велись еще в 1959 г.

Работы по модернизации ракеты П-15У были начаты решением Комиссии по военно-промышленным вопросам при Совмине СССР за № 34 от 4 февраля 1966 г., а потом и решением за № 99 от 24 мая 1967 г.

Однако в ходе модернизации была создана принципиально новая, по сравнению с П-15У, ракета с существенно увеличенной дальностью полета и сниженной маршевой высотой полета. Бортовая аппаратура стала более помехоустойчивой. Повысилась надежность головок самонаведения, кроме того, у них появилась возможность проводить селекцию целей.

Вместо тепловой головки «Кондор», которыми оснащались ракеты П-15 и П-15У, ракеты П-15М получили тепловую головку «Снегирь».

Новая ракета, или глубокая модернизация П-15У – считайте, как хотите – получила секретный индекс П-15М, несекретный индекс 4К-51 и название «Термит». Внешне ракеты П-15М и П-15У различались мало. Так, П-15М была на 700 мм длиннее П-15У, а диаметр ее стартовика был почти на 100 мм больше, чем у П-15У. Главное же внешнее различие заключалось в расположении гаргрота. У П-15М он шел по правому борту под консолью крыла, а у П-15 и П-15У он располагался снизу ракеты. (Сх. 10)

Официально же работы считались модернизацией П-15У, и никаких испытаний «Термита», кроме совместных, не проводилось. Их называли «Совместные испытания ракет П-15М с перестроенного катера пр. 205М». На катере действительно поменяли пусковые контейнеры на более длинные из-за изменений габаритов ракеты.

Замечу, что ракетами П-15М планировалось вооружить не только катера проекта 205, но и надводные корабли различные проектов.



Совместные испытания П-15М начались летом 1968 г. на полигоне «Песчаная Балка».

Первый пуск состоялся 21 августа 1968 г. Ракета была оснащена только автопилотом и радиовысотомером. Запланированная дальность стрельбы составляла 40 км, но ракета пролетела только 13,5 км. Причину преждевременного приводнения выяснить не удалось.

9 сентября 1968 г. состоялся пуск ракеты в прежней комплектации. Скорость катера – 35,5 уз. Заданная дальность стрельбы – 80 км, а фактическая – 80,8 км. Активная дальность полета составляла 75 км, то есть на этой дистанции работал маршевый двигатель.

2 октября 1968 г. был проведен пуск ракеты в прежней комплектации. Скорость катера составляла 34,5 уз. Заданная дальность стрельбы – 95 км, фактическая – 99,3 км при активной дальности полета 83,6 км.

22 октября ракета впервые стартовала с РГС «ДС-М». Скорость катера – 18 уз. Мишень неподвижная СМ пр. 1784 располагалась на дистанции 34 км. Из-за отказа катерной РЛ С «Самшит», выработавшей пеленг стрельбы 68° вместо 90°, ракета пошла в направлении на берег и упала на 116-й секунде полета в районе Кыз-Аульского маяка, не долетев до маяка всего 400 м.

5 февраля 1969 г. стрельбы проводились с катера проекта 205М, идущего со скоростью 25 уз, по неподвижной мишени СМ пр. 1784. Ракета оснащалась РГС «ДС-М». Заданная дальность стрельбы составляла 24,9 км. Было достигнуто прямое попадание в мишень на высоте 7 м от ватерлинии и 8,5 м вправо от центра мишени.

16 июня 1969 г. был произведен первый пуск с ТГС. Стрельба велась по неподвижной мишени СМ пр. 1784 с тепловым имитатором «Балансир»<sup>[16]</sup> на дальность 24,2 км. Скорость катера составляла 28,8 уз. Достигнуто прямое попадание в мишень на высоте 3 м от ватерлинии и 17 м вправо от теплового имитатора.

30 июня велась стрельба ракетой с РГС по мишени КЦ-3, двигавшейся со скоростью 25 уз. на дистанции 15,5 км. Скорость катера – 28 уз. Ракета прошла над срезом кормы мишени на уровне 8,4 м от ватерлинии, что было зачтено как прямое попадание в «приведенную» цель.

21 июля велась стрельба ракетой с РГС по неподвижной мишени СМ пр. 1784 на дальность 8,3 км. Достигнуто прямое попадание в центр мишени в 9 м выше ватерлинии.

1 сентября была проведена залповая стрельба ракетами № 0303 (П-15М с ТГС) и № 1830 (П-15У с РГС) с целью проверки пусковых контейнеров. Скорость катера 20,8 уз. Мишень – неподвижная СМ пр. 1784

с тепловым имитатором «Балансир».

Ракета № 0303: Заданная дальность стрельбы – 26 км. Прямое попадание в борт мишени в 1 м от ватерлинии и вправо на 12,6 м от центра мишени.

Ракета № 1830: Заданная дальность стрельбы – 25,3 км. Из-за отказа в корабельной системе управления (не сработали контакты в ПУС «Клен-205М») ракета из контейнера не вышла. Аккумуляторная батарея сработала. Ракета выведена из строя.

16 сентября вновь состоялась залповая стрельба ракетами № 0605 (П-15М с ТГС) и № 1828 (П-15У с РГС). Это было повторение залпа от 1 сентября. Скорость катера 23 уз. Интервал между пусками 5 с.

Ракета № 0605: Заданная дальность стрельбы 25 км. Прямое попадание в мишень в 5 м от ватерлинии и в тепловой имитатор.

Ракета № 1828: Заданная дальность стрельбы 21,61 м. Фактический интервал стрельбы 20 с. Прямое попадание в мишень на уровне ватерлинии и 25 м влево от центра мишени. Мишень выведена из строя (принято вовнутрь много воды).

23 сентября проводилась стрельба ракетой с РГС по подвижной мишени КЦ-73, переделанной под силуэт турецкого торпедного катера типа «Ягуар». Заданная дальность стрельбы 20 км. Скорость катера 25 уз., скорость мишени тоже 25 уз. Достигнуто прямое попадание в мишень в 1,5 м от ватерлинии и в 7 м в сторону кормы от центра мишени. Катер-цель выведен из строя.

4 октября проведены стрельбы ракетой с РГС на максимальную дальность (50,6 км) по неподвижной мишени СМ пр. 1784. Целеуказание производилось с командного выносного наземного пункта (КВНП). Скорость катера 21 уз. Достигнуто прямое попадание в мишень в 2,8 м от ватерлинии и в 17 м к носу от центра мишени.

В сентябре 1971 г. начались совместные испытания ракетного комплекса «Термит» с новой системой обнаружения, целеуказания и управления стрельбой «Гравий».

Первые два пуска состоялись 10 октября 1971 г. с катера проекта 205М, шедшего со скоростью 27 уз. Стрельба первой ракетой (№ 0302) с ТГС по неподвижной цели СМ пр. 1784 с тепловым имитатором «Балансир» велась на дальность 61,2 км. Целеуказание осуществлялось от РЛС «Гарпун»<sup>[17]</sup>. Получено прямое попадание прямо в тепловой имитатор. Вторая ракета (№ 0501) с РГС была запущена по той же цели на дистанцию 62 км. Скорость катера 26 уз. Целеуказание велось от РЛС «Гарпун». Получено прямое попадание в мишень в 1 м от ватерлинии и в

11 м в сторону кормы от центра мишени. Мишень выведена из строя.

22 октября проведены два пуска ракет по мишени СМ пр. 1784 на дальность 81 км. Мишень была оснащена тепловым имитатором «Балансир», целеуказание велось от РЛС «Галс».

Первая ракета (№ 0401) была оснащена ТГС. Скорость катера 25 уз. Из-за неисправности в канале самонаведения по высоте ТГС не захватила цель и прошла на маршевой высоте 50 м над мишенью. Ракета самоликвидировалась на 300-й секунде, пролетев 95 км.

Вторая ракета (№ 0502) имела РГС. Скорость катера 30 уз. Достигнуто прямое попадание в центр мишени на высоте 5,3 м от ватерлинии.

Далее перешли к испытаниям ракет на маршевой высоте полета 25 м.

1 августа 1972 г. ракетой с РГС стреляли по мишени – большому корабельному щиту (БКЩ пр. 436бис) на дальность 40 км при скорости катера 28 уз. Заданная высота полета – 25 м. Ракета после начала самонаведения по высоте преждевременно приводнилась, не долетев до мишени около 5 км. Телеметрии на борту не было, поэтому причину падения установить не удалось.

8 августа велась стрельба ракетой с ТГС по мишени СМ пр. 1784 с тепловым имитатором «Балансир» на дальность 40 км. Скорость катера 28 уз. Через две-три секунды после старта ракета упала в воду, предположительно из-за нарушения центровки.

18 октября 1972 г. велась стрельба ракетой с РГС по мишени проекта 436бис на дальность 90 км. Скорость катера 26 уз. Пуск проведен с целью определения возможности увеличения максимальной дальности стрельбы до 90 км за счет использования пассивного (безмоторного) полета на конечном участке самонаведения при пониженной до 25 км высоте полета. Достигнуто прямое попадание в мишень в 3 м выше ватерлинии и 3 м правее (в сторону кормы) от центра мишени. Дальность полета ракеты после выключения двигателя составила 4570 м.

Больше на полигоне «Песчаная Балка» ракеты П-15М не испытывались.

Комплекс «Термит» был принят на вооружение в конце 1972 г.

## Глава 6

### Как Хрущев реализовал идею Жюль Верна

Дело было вечером, делать было нечего. Над красавицей виллой «Ореанда» сгустились сумерки. Никита Сергеевич задумчиво поглядел на лазурное море, а затем повернулся к стоящим полукругом адмиралам и представителям Минсудпрома: «Товарищи, а почему бы нам не создать ракетоносец, который мог бы летать по воздуху, носиться со скоростью торпедного катера по волнам, а затем погружаться и становиться подводной лодкой?»

Мы никогда не узнаем, что подумали в этот миг конструкторы и адмиралы. Наверное, кто-то вспомнил Жюль Верна, а кто-то – маму первого секретаря ЦК. Известно лишь одно, что никто не возражал. На дворе стоял 1961 год, и все помнили, что случилось с адмиралом Кузнецовым и маршалом Жуковым. Ну а наиболее разумные товарищи сразу стали напряженно соображать, а что с такой дури поиметь можно. Под сей проект, получивший название «Дельфин», слили в одно два конструкторских бюро – ЦКБ-19 и ЦКБ-5.

«Дельфин» оказался манной небесной для генерального конструктора ОКБ-52 В.Н. Челомея. В 1960 г. на вооружение катеров-ракетносцев была принята крылатая ракета П-15, разработанная в КБ «Радуга» под руководством А.Я. Березняка. А Челомей с 1960 г. разрабатывал свою катерную ракету П-25.

Челомей пытался убедить судостроителей перевооружить катера проекта 205 с П-15 на П-25. Заказ был огромен, через два десятка лет П-15 стала самой распространенной противокорабельной ракетой в мире. У обеих ракет была одинаковая дальность – 40 км, но П-15 имела жидкое топливо и жесткое крыло, а П-25 – твердое топливо и складывающееся в контейнере крыло. Тем не менее судостроителям было невыгодно менять конструкцию строившихся сотнями катеров, и они дружно выступили против челомеевской ракеты. А конструкторы П-15 начали проектирование ракеты П-15У со складывающимся крылом. Поскольку на ракеты П-25 были затрачены огромные средства, закрытие темы пахло скандалом. Спасти ситуацию мог только «Дельфин».

Дело упрощалось тем, что под началом у Челомея был молодой инженер Сергей Никитич Хрущев, который, кстати, и проживал вместе с отцом. Сергей, естественно, начал лоббировать «Дельфин».

Расчеты показали, что создание системы самолет – надводный корабль – подводная лодка физически невозможно. С большим трудом судостроители убедили Никиту не использовать аппарат в качестве самолета. Хотите, чтоб летал, так пусть летает не в воздухе, а по воде. Приделаем ему подводные крылья, да еще и увеличим число ракет с двух до четырех. В конце концов Хрущев согласился.

Для чудища придумали даже классификацию – «малый погружающийся ракетный корабль» проекта 1231.

Было изобретено три варианта корабля: с двумя крыльями водоизмещением 450 т и скоростью надводного хода 42 узла, и с одним носовым крылом соответственно 440 т и 38 узлов, а также бескрылевой вариант (600 т и 33 узла). Наиболее приемлемым оказался вариант с одним носовым крылом. Несмотря на меньшую скорость хода, балансировка и управляемость в подводном положении были лучше, чем у более скоростного варианта с двумя крыльями.

В качестве двигателя надводного хода были приняты два агрегата М507, состоящего из двух дизелей М504 общей мощностью 24 тыс. л. с. Для надводного и подводного хода была принята двухвальная установка. Для быстрого всплытия корабля предусматривалась возможность продува цистерн главного балласта выхлопными газами главных двигателей. Со скоростью 38 уз. корабль мог пройти только 105 миль, а при движении экономическим ходом (сойдя с крыла) 14 уз. – 700 миль. Мореходность корабля была невелика – 4 балла.

Под водой корабль мог двигаться в двух положениях. Под шноркелем (РДП) со скоростью до 4 узлов с помощью вспомогательного дизеля М-50 мощностью 700 л. с. В этом случае дальность плавания составляла 200 миль. Под электродвигателем корабль мог двигаться также со скоростью 4 узла, дальность под электродвигателем 25 миль. Автономность в надводном положении составляла 5 суток, а в подводном – 2 суток.

Вооружение корабля состояло из четырех крылатых ракет П-25, расположенных в одиночных ненаводящихся неамортизированных пусковых установках контейнерного типа, поставленных под постоянным углом наклона к горизонту, с дистанционным управлением с единого пульта, расположенного в центральном посту корабля. Пусковые установки находились вне прочного корпуса и были герметизированы на давление максимальной глубины погружения.

Радиотехническое вооружение состояло из радиолокационной и гидроакустической станций. РЛ С «Рангоут-1231», которая могла обнаруживать надводные корабли класса эсминец на дистанции 25–28 км.

Гидроакустическая станция «Хариус» в подводном положении без хода могла обнаруживать противника на дистанции 60—120 км. При работе дизелей эффективность ГА С «Хариус» была равна нулю. Никаких средств самообороны против надводного или воздушного противника «Дельфин» не имел.

В соответствии с тактико-техническим заданием корабль проекта 1231 предназначался для нанесения внезапных ракетных ударов по боевым кораблям и транспортам в узкостях, на подходах к военно-морским базам и портам противника. Предполагалось, что группа кораблей проекта 1231 должна была разворачиваться в заданном районе и длительное время находиться в погруженном положении на позиции ожидания или сближаться с противником, также в подводном положении.

Но гладко было на бумаге. Под водой «Дельфин» в лучшем случае мог быть 2 суток, и то без хода. Рабочая глубина его погружения – 70 м (у лодок Первой мировой войны и то было больше). Корпус, сделанный из сплава АМр-61, в морской воде был подвержен коррозии. Для выпуска ракет кораблю приходилось всплывать, при пуске густой дым сильно демаскировал корабль, а после пуска он становился полностью беззащитной дичью для катеров, самолетов и вертолетов противника.

А между тем корабль был весьма дорог: в 1962 г. судостроители оценили его в 18,7 миллионов рублей. При доработке и доделке его стоимость неизбежно возросла бы в 1,5–2 раза.

А теперь от ненаучной фантастики перейдем к сравнительно неплохой ракете П-25. Однако моряки отказались от нее, в общем, правильно – она была ненамного лучше П-15У, так что перевооружать ракетные катера следовало на более совершенные изделия, что, кстати, и было сделано.

Работы над П-25 начались в ОКБ-52 по Постановлению Совмина № 926–386 от 26 августа 1960 г. Ракета имела твердотопливный маршевый двигатель и предназначалась для катеров проекта 205 взамен ракеты П-15. Маршевый двигатель одношассечный, топливо марки ЛТС-16К, вес топлива – 1670 кг. Максимальная дальность стрельбы 40 км.

Ракета оснащалась фугасно-кумулятивной боевой частью 4Г-70, разработанной НИИ-6 ГКОТ. Ракета получила несекретный индекс 4К-70.

Производство ракет велось в 1961–1962 гг. на заводе № 642, но по Постановлению Совмина от 18 декабря 1962 г. было передано заводу № 301 им. Лавочкина.

Испытывать ракету П-25 решили на феодосийском полигоне «Песчаная Балка». Автономные испытания П-25 без головки самонаведения были начаты осенью 1962 г. Первоначально пуски

производились с береговой пусковой установки контейнерного типа КТ-62Б в поселке Черноморск.

Для корабельных испытаний П-25 был выделен экспериментальный катер проекта 205Э<sup>[18]</sup>. Катер имел носовое подводное крыло и управляемую транцевую плиту, с помощью которых он развивал скорость 50 уз. на тихой воде и до 36 уз. при волнении 5 баллов.

Пуски ракет П-25 начались с этапа «автономные испытания». Первый пуск состоялся 16 октября 1962 г. Ракета П-25 была запущена с береговой пусковой установки КТ-62Б. Головка самонаведения на ракете отсутствовала, да и вообще из всей бортовой аппаратуры имелись только автопилот и радиовысотомер. При старте ракеты произошел отказ ампульной батареи, в результате чего не запустился маршевый двигатель. Через 9,9 с после старта ракета упала в море, пролетев всего 1225 м.

Второй пуск 1 ноября 1962 г. произведен при тех же условиях. По плану ракета должна была пролететь 50 км за время 192–175 с. Задание было выполнено. По команде ограничителя курса и дальности (ОКД) ракета на 224-й секунде перешла в пикирование с маршевой высоты 50 м и приводнилась, пролетев 61,1 км.

Третий пуск 20 декабря произведен при тех же условиях. Запланированная активная дальность полета – 50 км, время полета – 172–175 с. Программа пуска выполнена. По программе ОКД ракета на 239-й секунде полета перешла в пикирование и приводнилась, пролетев 62,7 км.

Затем наступил перерыв в пусках, связанный с отъездом специалистов в Москву «по делам» на новогодние каникулы.

В результате четвертый пуск состоялся лишь 21 февраля 1963 г. при тех же условиях. Из-за отказа в работы радиовысотомера ракета приводнилась на 72-й секунде, пролетев 19,9 км.

В марте 1963 г. на полигон прибыл катер проекта 205Э с четырьмя пусковыми установками КТ-62К, а также были доставлены ракеты П-25 с радиолокационными ГСН.

28 мая был произведен первый пуск ракеты с катера проекта 205Э по мишени СМ пр. 1784, установленной на две бочки на дистанции 45 км. Ракета упала на 153,5-й секунде полета, не долетев до мишени 1350 м.

20 июня был произведен следующий пуск П-25 при тех же условиях. Но при пуске ракета отклонилась на 6° вправо из-за ошибки в угле горизонтального наведения установки, и радиолокационная ГСН не захватила мишень. Ракета пролетела 52,6 км и упала в море на 183,3-й секунде полета.

После этих шести пусков Челомей решил перейти к летно-

конструкторским испытаниям. Однако в акте об окончании автономных испытаний разработчику бортовой аппаратуры КБ-1 было рекомендовано в самые краткие сроки доработать ее. По мнению же испытателей, конструкция П-25 была неудачной. Внешне она мало отличалась конструкцией фюзеляжа от ракет «Аметист» и «Малахит». Но аэродинамика ракеты была явно плохая, результатом чего стал неустойчивый полет. Угловая скорость рыскания составляла до 80 град./с, тогда как нормальным считалось не более 30 град./с. Радиолокационная головка самонаведения включалась в поиск за 60 кабельтов (около 11 км) до цели и плохо работала по краям сектора поиска. При такой аэродинамике ракеты бортовой аппаратуры, для изменения курса ракеты хотя бы на 1 градус требовалось несколько километров пути, а в таком случае ракета цель просто проскакивала.

После испытаний П-25 в ОКБ-52 попытались хоть как-то изменить аэродинамику своего детища. В частности, были изменены контуры хвостовой части ракеты, но это ненамного улучшило ее аэродинамику.

5 июля 1963 г. с катера проекта 205Э был произведен первый пуск П-25 по программе летно-конструкторских испытаний. Мишенью служило опытовое судно «Донец»<sup>[19]</sup>, расположенное на расстоянии 25 км от места пуска. Ракета пролетела над мишенью в 3 м выше розы уголкового отражателя и в 6 м вправо от центра мишени, но было зачтено прямое попадание.

Второй пуск по «Донцу», проведенный 26 сентября на дистанцию 25 км, был неудачен. Радиолокационная ГСН не захватила цель, и ракета по команде ОКД была переведена в пике на дистанции 66,6 км.

При третьем пуске, 1 октября, при тех условиях ракета попала в уголкового отражатель «Донца», пролетев 25,6 км.

При четвертом пуске, 16 октября 1963 г., ракета была впервые оснащена тепловой ГСН. Мишень проекта 1784, оборудованная двумя тепловыми имитаторами типа «Циклон», была установлена на дистанции 25 км. Но тепловая ГСН дала сбой, и П-25 не долетела до мишени на полкилометра.

Пятый пуск 18 мая 1964 г. проводился при тех же условиях. ТГС захватила цель, и ракета попала в борт мишени в 2 м выше ватерлинии.

Шестой пуск был произведен 29 мая при тех же условиях, но по катеру пр. 183Ц, двигавшемуся со скоростью 39 уз. на дистанции 25 км от места старта. Ракета была оснащена РГС, которая захватила цель. Ракета пролетела в 3 м выше ватерлинии и в 14 м в сторону кормы от центра мишени, что было зачтено комиссией как прямое попадание в



«приведенную» цель.

Седьмой пуск состоялся 5 июня. Ракета была выпущена с катера проекта 205Э по катеру проекта 183Ц, идущему со скоростью 19,5 уз. на дистанцию 25 км. Ракета имела ТГС, которая захватила цель. Ракета пролетела в 5 м вправо от носового теплового имитатора и в 3 м выше его. Пуск был зачтен комиссией как прямое попадание в «приведенную» цель.

Одиннадцатый пуск проводился 2 ноября. Стрельба велась с катера проекта 205Э по неподвижной мишени СМ пр. 1784 с двумя тепловыми имитаторами типа «Циклон». Заданная дальность стрельбы – 28 км, фактическая – 27,8 км. Ракета с ТГС. Достигнуто прямое попадание в носовой тепловой имитатор на высоте 6 м от ватерлинии.

Двенадцатый пуск проведен 12 декабря 1964 г. Стрельба велась с катера проекта 205Э по неподвижной мишени СМ пр. 1784. Заданная дальность стрельбы – 11,8 км. Приводнилась ракета через 33,5 с после старта из-за отказа в РГС на дальности 8,6 км.

Надо ли говорить, что при «царе Никите» в акте об испытаниях было бы сказано: «после устранения следующих недостатков... приступить к Государственным испытаниям ракеты П-25». Но уже прошел «ноябрьский» пленум, и на бурном совещании «в верхах» Челомей остался в одиночестве. Его никто не поддержал: ни смежники, ни разработчики носителя, ни военные.

## Глава 7

### «Москит» – головная боль 6-го флота

Разработка противокорабельной ракеты «Москит» ЗМ-80 началась в МКБ «Радуга» (г. Дубна) в 1973 г. под руководством главного конструктора И.С. Селезнева. Комплексу по традиции были присвоены индексы П-270 и ЗМ-80.

Ракета ЗМ-80 построена по нормальной аэродинамической схеме. Двигательная установка комбинированная, состоит из маршевого прямоточного воздушно-реактивного твердотопливного двигателя, работающего на керосине, и стартового порохового двигателя. Причем стартовик вставляется в сопло маршевого двигателя. Через 3–4 секунды после старта пороховой двигатель сгорает и выталкивается из сопла набегающим потоком воздуха.

Комбинированная система управления в составе инерциальной навигационной системы и активно-пассивной радиолокационной головки самонаведения обеспечивает высокую вероятность попадания в цель даже в условиях радиопротиводействия противника. Для целей типа группы катеров или корабельной ударной группа эта вероятность равна 0,99; для конвоев и десантных соединений – 0,94.

После старта ракета делает «горку», а затем снижается до маршевой высоты полета около 20 метров, при подходе к цели происходит снижение до 7 метров (над гребнем волн). Ракета может совершать интенсивные противозенитные маневры с перегрузками, превышающими 10 g (полет «змейкой» и т. д.).

Испытания комплекса «Москит» начались в июне 1978 г. на полигоне «Песчаная Балка». Первоначально пуски проводились в районе поселка Черноморск из пускового контейнера КТ-152Б.

Летно-конструкторские испытания начались с двух бросковых пусков 9 июня и 10 октября 1978 г. Макет ракеты был оборудован только стартовым двигателем. Оба пуска прошли нормально.

Далее наступил длительный перерыв, в основном из-за неготовности материальной части ракеты, в частности, маршевого двигателя, который с трудом доводился на предприятии изготовители.

29 декабря 1979 г. состоялся пуск макета, оборудованного маршевым двигателем. Пуск был неудачным, так как маршевый двигатель не запустился, и стартовик после отработки остался в сопловом блоке

маршевого двигателя. После пуска опять был взят «тайм-аут» на доработку маршевого двигателя.

Следующий пуск состоялся лишь 3 июля 1980 г. Задачей пуска ставилось получить надежный старт ракеты и совершить полет на маршевой высоте порядка 20 м. Ракета не имела комбинированной головки самонаведения. Пуск засчитали удачным, но маршевый двигатель так и не вышел на расчетный режим.

Пуск 22 октября 1980 г. прошел практически так же, как и предыдущий.

27 января 1981 г. ракета «Москит» впервые была запущена в полной комплектации, но без включения активного канала комбинированной ГСН. Ракета должна была поразить мишень СМ пр. 1784 на дистанции 38 км. Пуск был неудачен из-за нестабильности работы бортовой системы управления.

При пуске 28 апреля 1981 г. была поставлена задача, аналогичная предыдущему пуску. Достигнуто прямое попадание в борт мишени.

2 июня велась стрельба по двум мишеням – СМ пр. 1784 и БКЩ № 436бис на дистанцию 38 км без включения активного канала комбинированной ГСН. Пуск был успешный, достигнуто прямое попадание в более крупную мишень – СМ пр. 1784.

К началу июня 1981 г. для обеспечения летных испытаний ракет ЗМ-80 прибыла новая модернизированная мишень СМ пр. 1784М, изготовленная в Николаеве. На этой мишени, как и на старой СМ пр. 1784, была оставлена вся система радиолокационных отражателей в количестве около 50 штук разных видов (К-0,7, К-1,25 и т. д.) и тепловой имитатор «Балансир», работающий на бытовом газе пропан-бутан, только вместо одной горелки стало две (считалось, что на большом корабле – линкоре, крейсере или авианосце – есть минимум два центра излучения).

На мишени СМ пр. 1784М принципиально улучшили систему внешних траекторных измерений. Ранее кинокамера и фотоаппаратура, снимавшие подлет ракеты к мишени, устанавливались «на глазок», а теперь кинофотоаппаратура была привязана с большой степенью точности к самой мишени. Углы обзора камер были выбраны так, что в них кроме ракеты обязательно попадал какой-либо элемент конструкции мишени.

Для проведения испытаний работы активного канала комбинированной РГС на ракете ЗМ-80 на мишени СМ пр. 1784М смонтировали специальную систему под названием «Минарет». Система включала в себя РЛС «Дон» с доработанной антенной системой, дистанционную систему управления телесигнализацией и

телекоммуникации, аппаратуру документирования режимов работы и т. д. Кроме того, были установлены две системы – «Шайба» и «Рында», – определявшие величину промаха ракеты. Система «Шайба» определяла величину промаха относительно своей антенны, а «Рында» – величину промаха относительно так называемой «приведенной цели». На мишени имелся и хорошо оборудованный кубрик для размещения команды.

26 июня 1981 г. велась стрельба по двум мишеням – СМ пр. 1784М, установленной от точки старта на дистанции 40 км, и по БКЩ пр. 436бис, установленной от точки старта на дистанции 10 км. Ракеты стартовали с подключенными активным и пассивным каналами ГСН. Пуск признан успешным. Ракета поразила мишень СМ пр. 1784М (прошла сетку мишени на высоте 1,0 м от палубы) и приводнилась на дальность 80 км от точки старта.

Этим пуском закончилась программа летно-конструкторских испытаний комплекса «Москит».

Пуски по программе совместных (Государственных) испытаний начались в августе 1981 г. На этом этапе испытаний пуски ракет производились как с береговой пусковой установки, так и с большого ракетного катера проекта 1241.1 (заводской № 402) и эсминцев проекта 956 «Современный» (заводской № 861) и «Отчаянный» (заводской № 862).

Первый пуск по программе совместных испытаний состоялся 21 августа с береговой пусковой установки по мишени СМ пр. 1784М на дальность 102 км. Задачей пуска являлась проверка работы всех узлов и агрегатов, связанных с использованием специальной боевой части. Пуск сочтен успешным. Достигнуто прямое попадание в борт мишени.

30 сентября произведен пуск с катера проекта 1241.1. Макет ракеты был оснащен только стартовым двигателем. Макет нормально стартовал с катера, шедшего со скоростью 24 уз. при волнении моря 2–3 балла. После этого катер с заводским № 402 был допущен к участию в совместных испытаниях комплекса «Москит».

2 октября 1981 г. произведен пуск с задачей, аналогичной пуску 21 августа, но на сей раз мишень не выставлялась. Пуск сочтен успешным.

24 ноября произведен пуск с катера проекта 1241.1 по мишени СМ пр. 1784М на дальность 100 км. Пуск закончился неудачей из-за неисправности в районе бортовой системы управления. Ракета упала в море на 10-й секунде после старта.

27 декабря проводилась залповая стрельба ракетами № 205 и № 305 с катера пр. 1241.1 по двум мишеням – БКЩ пр. 436бис и СМ пр. 1784М. Дистанция до мишени БКЩ составляла 10 км. На эту мишень была

нацелена ракета № 205. Пуск признан успешным – достигнуто прямое попадание в мишень. Дальность до мишени СМ составляла 33 км. На нее должна была быть нацелена ракета № 305. Пуск оказался неудачным – крышки воздухозаборников маршевого двигателя не раскрылись, и ракета приводнилась на 23,7-й секунде полета. Интервал между пусками составлял 5 с.

14 апреля 1982 г. произведен пуск с береговой установки по мишени СМ пр. 1784М на дистанцию 100 км. Пуск неудачный. Ракета упала на 24-м километре дистанции из-за неполадок в работе бортовой системы управления.

В начале 1983 г. ракетный комплекс «Москит» (П-270, ЗМ-80) был принят на вооружение эсминцев проекта 956 и больших ракетных катеров проекта 1241.1.

С начала 1980-х гг. рассматривалась возможность установки комплекса «Москит» на экраноплан «Лунь» проекта 963<sup>[20]</sup>.

Для этого на полигоне «Песчаная Балка» в поселке Черноморск был установлен макет экраноплана проекта 903. Носовая часть экраноплана, макет крыла и двигателей, а также хвостовая часть с килем были изготовлены в г. Горьком и водным путем на барже доставлены в порт Керчь, а оттуда на специальных тележках их отправили в Черноморск. Средние части экраноплана длиной 22 м и диаметром 6 м были изготовлены в Феодосии, а точнее, в ее пригороде в поселке Приморский на судостроительном заводе «Море». Средние части были изготовлены с посадочными местами под установку шести пусковых контейнеров КТ-152.

Все части экраноплана собрали на объекте 05 в Черноморске с помощью двух 16-тонных автокранов. Экраноплан установили на специальном железобетонном фундаменте. После этого из Москвы прибыли два контейнера с КТ-152. Собранная конструкция выглядела весьма внушительно: киль экраноплана возвышался над землей почти на 15 м. Экраноплан был серебристого цвета, и это еще более усиливало его эффектный вид.

Затем приехали специалисты из Москвы и начали обклеивать киль и верхнюю часть экраноплана, там, где находились пусковые установки, специальными термостойкими плитками, видимо, теми же, какими обклеивали советский «Шаттл» – «Буран». Ведь основной целью испытаний была проверка способности конструкции экраноплана выдерживать сильный удар стартового двигателя и воздействие раскаленных газов.

5 октября и 21 декабря 1984 г. было проведено два пуска макетов

«Москита», оснащенных только стартовыми двигателями. Первый пуск произвели из правого контейнера носовой пары пусковых установок, а второй пуск – из левого контейнера хвостовой пары пусковых установок.

Так как контейнеров было всего два, то при первом пуске носовая пара стояла на своем месте, а затем ее перенесли в хвост.

Во время проведения этих испытаний было отработано два варианта загрузки ракет на экраноплан: в первом варианте ракета загружалась в контейнер, уже установленный на экраноплан, с помощью загрузочного устройства; во втором варианте ракета загружалась в контейнер, находящийся на земле, а потом вся конструкция устанавливалась на экраноплане.

Все пуски прошли нормально. После первого пуска оказались поврежденными 9 плиток, после второго – 2.

После этих пусков несколько специалистов полигона «Песчаная Балка» были командированы в Баку. На Каспии провели два пуска ракет ЗМ-80. Мишенью служил БКЩ пр. 436бис.

Первый пуск был неудачный из-за ошибок экипажа. В ходе второго пуска произвели двухракетный залп (с интервалом 5 с). Пуск был засчитан как успешный.

С наступлением «перестройки» «Лунь» был законсервирован. И лишь в 2002 г. появились сведения о том, что его собираются расконсервировать и ввести в боевой состав Каспийской флотилии.

4 января 1981 г. вышло Постановление Совмина № 17—5 о модернизации комплекса «Москит». Условием модернизации было увеличение дальности стрельбы. Для этого провели модернизацию маршевого двигателя. Он получил новое сопло с регулируемым критическим сечением. Двигатель стал работать на новом типе керосина, более энергоемком, но зато ядовитом.

В ходе испытаний на полигоне «Песчаная Балка» было запущено 10 модернизированных ракет «Москит-М». Первый пуск состоялся 6 августа 1987 г., а последний – 7 июля 1989 г. Пуски проводились с катера проекта 1241.1. Дальность в ходе пусков была нестабильная, причем максимальная составила 153 км. В ходе испытаний возникли большие проблемы с экологией, которые дознались, что в акватории южного курортного города ведутся опыты с ядовитым веществом.

## Глава 8

### Балаклава ракетная

А теперь мы перейдем к ракетному полигону под Балаклавой.

Совет Министров СССР совершенно секретным постановлением № 7401 от 28 мая 1953 г. принимает решение о создании нового ракетного полигона в районе Севастополя. Фактически это было личное решение Л.П. Берия. Он делал полигон для испытаний крылатых ракет, которые создавались под руководством его сына Серго Лаврентьевича.

Самым подходящим местом – высоко над морем (более 200 м), далеко от населенных пунктов, но есть дороги, на побережье можно разместить много наблюдательных постов – определили бывший Георгиевский монастырь. Сам монастырь был упразднен в 1926 г., а его строения переданы Курортному тресту.

В октябре 1953 г. вышла директива Главного штаба Советской армии о формировании воинской части № 99375 – учебно-технической части № 53 ВМС с базированием в районе Севастополя.

В начале 1954 г. из помещений бывшего Георгиевского монастыря выселили разведку флота, только семьи разведчиков еще долго (до 1961 г.) жили в бывших монастырских гостиницах. Это были четыре двухэтажных дома, в одном из которых останавливался А.С. Пушкин. В монастыре разместился штаб части.

Для строительства полигонных сооружений была выделена специальная строительная часть – строительное управление № 79. Наименование некоторых площадок сохранилось до сих пор:

Площадка № 1 – измерительная позиция. Построено здание для измерительных средств и связи.

Площадка № 2 – техническая позиция: построили сооружения № 4 и № 5 для подготовки ракет, кинофотолабораторию, здание расчетного бюро, механическую мастерскую и котельную. При строительстве сооружения № 4 была первая жертва в истории части – рухнула стена, и погиб один из строителей.

Площадка № 3 – в районе мыса Кая-Баши (взрывоопасная зона). Построены хранилища для взрывоопасных элементов.

Площадка № 4 – весовая. Построены сооружения для навески стартовых агрегатов. От этой площадки сейчас уже следов не осталось – ее захватили дачники.

Площадка № 5 – береговая стартовая позиция. Построены две стартовые площадки с пусковыми установками, подземные бункеры для размещения командного пункта испытаний, аппаратуры предстартовой подготовки и пуска, управления ракетой, отдельный бункер для электростанции, отдельная котельная и хранилище № 8.

Темпы строительных работ были такие, что в апреле 1954 г. основные работы завершились, а уже в мае 1954 г. полигон начал проводить эксперименты.

Первым «изделием», испытанным на полигоне в Балаклаве (в/ч 99375), стала береговая система «Стрела».

Разработка береговой системы вооружения «Стрела» была начата в филиале ОКБ-155 под руководством А.Я. Березняка по Распоряжению Совмина № 3346 от 21 апреля 1954 г.

Ракета создавалась на базе корабельной крылатой ракеты «Комета». Основное ее отличие заключалось в оснащении стартовым пороховым ускорителем СПРД-15, разработанным КБ-2 завода № 81 Министерства авиационной промышленности под руководством главного конструктора И.И. Картукова.

Пусковые установки комплекса «Стрела» предполагалось размещать в хорошо защищенных стационарных укрытиях.

Замечу, что в служебной документации ракеты (самолеты-снаряды) первоначально имели индекс КСС, а затем – С-2. Так, в Наставлении 1959 г. ракета называется С-2, а в сноске говорится, что ее «заводской условный индекс» – КСС.

В 1955 г. на полигоне начались пуски ракет КСС (С-2). В ходе одного из пусков ракета повернула в сторону городка части и упала около столовой части. Помощник командира части по материально-техническому обеспечению воспользовался поводом – списал всю посуду и получил новую.

13 октября 1955 г. на полигоне был проведен показательный пуск сразу двух ракет С-2 по двум морским целям. На пуске присутствовали первый секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущев, председатель Совета Министров Н.А. Булганин, первый заместитель председателя Совета Министров А.И. Микоян, секретарь ЦК КПСС Г.М. Маленков, министр обороны Г.К. Жуков, главнокомандующий ВМФ Н.Г. Кузнецов, президент Югославии Иосип Броз Тито.

29 сентября 1956 г. часть посетили Н.С. Хрущев, председатель Президиума Верховного Совета СССР К.Е. Ворошилов, секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев, главнокомандующий ВМФ Н.Г. Кузнецов. Для них



был произведен еще один показательный пуск.

12 января 1957 г. часть опять провела показательный пуск для главнокомандующего ВМФ адмирала С.Н. Горшкова и командующих флотами.

Как уже говорилось, комплекс «Стрела» был предназначен для установки на стационарных защищенных позициях. Поэтому в 1955 г. на мысе Айя («Святой мыс») и на Кольском полуострове было начато строительство объектов 100 и 101.

В 1956 г. на базе учебного отдела Балаклавского полигона был создан учебный отряд. Ему передали площадку № 5 с пусковой установкой. Там было проведено обучение личного состава 362-го и 616-го отдельных береговых ракетных полков, сформированных для эксплуатации объектов 100 и 101.

Постановлением Совмина № 2004–1073 от 1 декабря 1955 г. была начата работа по подвижному комплексу «Сопка». Ракеты С-2 (4К-87) у комплексов «Стрела» и «Сопка» были практически одинаковые, поэтому в 1960-х гг. комплекс «Стрела» часто именовали стационарным комплексом «Сопка».

Всего до 1 января 1958 г. с Балаклавского полигона было произведено 55 пусков ракет КСС (С-2). Наиболее интересные пуски ракет на Государственных испытаниях с трех пусковых установок, находившихся на высотах 398,9 м, 396,4 м и 586 м над уровнем моря, проведены летом 1957 г.

5 июня был произведен первый пуск ракеты № 0125. Пусковая установка находилась на высоте 389,9 м, дрейфующая мишень БРН-20 – в 83 км от станции наведения С-1. На 296-й секунде полета ракета прошла мимо мишени на 40–50 м вправо от центра мишени на высоте 10–11 м от ватерлинии и приводнилась за мишенью в 9 км.

8 июня была произведена залповая стрельба двумя ракетами № 0324 и № 0224 с пусковых установок на высотах 398,9 м и 396,4 м по дрейфующей мишени БРН-20 на дальность 80 км. Интервал между пусками составил 10,7 с. Ракета № 0325 на 145-й секунде полета приводнилась на расстоянии 35 км от станции наведения С-1 с боковым отклонением 3,8 км от директрисы стрельбы вправо. А ракета № 0224 на 360-й секунде полета приводнилась на расстоянии 98 км от станции наведения С-1 с боковым отклонением 20 км от директрисы стрельбы вправо.

19 июня был произведен пуск ракеты КСС № 0425 с пусковой установки на высоте 586 м по дрейфующей группе мишеней, пришвартованных друг к другу (БКЩ<sup>[21]</sup>, БРН-20, тральщик «Бельбек»<sup>[22]</sup>).

Дальность мишеней от станции наведения составляла 65,5 км. На 243-й секунде полета ракета прошла мимо цели на 22 м вправо от центра группы мишеней и на высоте 3–5 м от ватерлинии и приводнилась за мишенями в 40 км.

24 июня ракета КСС № 0130 была запущена с ПУ на высоте 586 м. Стреляли по дрейфующей мишени – тральщику «Туман»<sup>[23]</sup>, находившемуся на дальности 67 км от станции наведения С-1. На 217-й секунде полета ракета резко пошла вверх и с разворотом по курсу вправо. Подъем продолжался до высоты около 4000 м, затем, на 280-й секунде полета, ракета упала.

Итого в ходе Государственных испытаний объекта 100 проведено 10 пусков ракет КСС. Прямых попаданий в мишень было засчитано четыре (номера ракет 0126, 0320, 0525, 0324), попаданий в «приведенную» цель – два (номера ракет 0125, 0425), неудачных пусков – четыре (номера ракет 0325, 0224, 0130, 0420). По результатам этих стрельб ракетный комплекс на мысе Айя приказом главнокомандующего ВМФ СССР от 30 августа 1957 г. был введен в строй.

Как уже говорилось, испытания подвижного берегового ракетного комплекса «Сопка» частично проводились на полигоне «Песчаная Балка» у поселка Черноморск.

В конце 1950-х гг. комплекс «Сопка» был передан Китаю. Но в Балаклаву китайцев не пустили, а в Китай поехала группа специалистов полигона.

Сравнительно мало известно об испытаниях на Балаклавском полигоне крылатой ракеты П-5, созданной в ОКБ-52 под руководством В.Н. Челомея.

Первый этап летных испытаний П-5 проводился в Балаклаве на плавучем стенде 4А с августа 1957 г. по март 1958 г.

Ракеты запускались из контейнера СМ-49. Первый пуск 28 августа 1957 г. был неудачен, второй тоже, третий и четвертый пуски оказались успешными.

В 1970 г. была начата разработка берегового противокорабельного комплекса «Рубеж» на базе корабельного комплекса П-15М «Термит».

Спаренная пусковая установка этого комплекса КТ-161 на шасси вездехода МАЗ-543В (с одной левой кабиной) представляла собой автономную машину. Так оказалась реализованной идея создания «катера на колесах», так как эта машина несла собственную РЛ С целеуказания «Гарпун», систему приборов управления стрельбой, аппаратуру опознавания корабля по принципу «свой – чужой», систему средств внутренней и внешней радиотелефонной закрытой связи.

Вся аппаратурная часть была взята с катера проекта 205У, лишь к ее индексу прибавили букву «Р». Блок из двух пусковых контейнеров КТ-161 сделан из алюминиевых сплавов. Ракета та же, П-15М, но на ней установлен принципиально новый радиовысотомер. Дело в том, что «Рубеж» может стрелять с закрытых позиций, удаленных от береговой черты на дальность до 10 км, в том числе и из-за гор высотой до 600 м. Для этого и понадобился новый высотомер.

Габариты пусковой установки: длина 14,2 м, ширина 2,97 м, высота 4,0 м. Вес установки около 40 тонн. Дальность стрельбы минимальная – 8 км, максимальная – 80 км. Маршевая высота полета 25 м или 50 м. Время перехода пусковой установки из походного положения в боевое – 5 минут.

В составе батареи комплекса «Рубеж» имелось четыре пусковые установки КТ-161 и четыре транспортно-заряжающие машины. Итого в батарее 16 ракет.

Комплекс «Рубеж» прошел на Балаклавском полигоне все этапы испытаний – от заводских до Государственных.

Для проведения испытаний комплекса «Рубеж» в районе Кая-Баши построили стартовую позицию из бетонированной площадки и капонира для укрытия машины управления пуском. На второй площадке дооборудовали хранилище № 5 под цех подготовки с профильными лабораториями.

Ракету и подвижную пусковую установку готовили в хранилище. В подготовке и обслуживании пусковой установки активное участие принимал личный состав обучаемого дивизиона БРАВ (береговых ракетно-артиллерийских войск). На площадке перед хранилищем загружали ракеты в пусковую установку и выезжали на стартовую позицию. В основном это была площадка в районе Кая-Баши. На Государственных испытаниях стартовая позиция менялась в зависимости от программы. Пришлось создавать временные измерительные посты в районе старта, сделать подвижный центральный пост кинофототеодолитов в кунге и возить катушки кабелей.

Первые пуски П-15М делали без людей в пусковой установке и определяли возможное воздействие на людей по поведению животных, размещенных на разных расстояниях от пусковой установки, и по их состоянию после пуска.

В качестве подопытных животных в основном использовали баранов, а в ряде случаев и кроликов. С подопытными баранами произошел забавный анекдот. На одном из первых пусков в кресла боевого поста посадили баранов. После стрельбы врачи из Ленинградской медицинской академии

обнаружили у всех баранов синяки и шишки. Назревал грандиозный скандал. А между тем часть баранов успели зарезать и съесть сами испытатели, и тут выяснилось, что и бараны, не участвовавшие в стрельбе, имели те же повреждения. Дело в том, что в совхозе под Джанкоем, где брали баранов, чабаны их безжалостно лупят палками.

Для обеспечения безопасности привлекалось большое количество кораблей охраны района, самолеты контроля чистоты района, управляемая мишень, корабль управления мишенью, береговые РЛС. Сложность возрастала из-за того, что район испытаний перекрывал рекомендованные курсы и пути судоходства в районе Севастополя. За время испытаний 1976–1977 гг. было проведено 19 пусков.

Постановлением Совмина № 853–875 от 22 октября 1978 г. комплекс «Рубеж» был принят на вооружение.

Однако и после завершения Государственных испытаний полигону пришлось заниматься «Рубежом», вопреки протестам руководства полигона, тщетно докладывавших московскому начальству, что у них и так хватает тем. Поэтому с пусковой установки полигона пришлось запустить еще 6 ракет «Рубеж» в ходе контрольно-серийных испытаний. Стрельбы проводила команда испытателей из инженеров части, предприятий разработчиков и изготовителей элементов комплекса с помощью офицеров и прапорщиков берегового подвижного ракетного дивизиона БРАВ Черноморского флота.

Комплекс широко поставлялся за границу: в Польшу, Румынию, Болгарию, Алжир, Индию, Кубу. Сотрудникам полигона неоднократно приходилось отстреливать экспортные варианты комплекса.

## Глава 9

### Крымский «Метеорит-М»

В СССР к идее высотной крылатой стратегической ракеты вернулись в 1976 году. 9 декабря 1976 г. вышло Постановление Совмина о разработке универсальной стратегической крылатой ракеты ЗМ-25 «Метеорит» в КБ В.Н. Челомея. Ракета должна была запускаться с наземных пусковых установок, атомных подводных лодок проекта 667 и стратегических бомбардировщиков Ту-95.

Конструктивно ракета была выполнена по схеме «утка». Маршевая ступень имела стреловидное складывающееся крыло и двухкилевое складывающееся оперение. Воздухозаборник маршевого двигателя помещен внизу фюзеляжа.

Стартовая ступень имела два жидкостных реактивных двигателя с суммарной тягой 24 т с управляемыми поворотными соплами. Время работы двигателей составляло 32 секунды.

Стартовая ступень была создана на базе первой ступени межконтинентальной баллистической ракеты 15А20.

Система управления ракетой была полностью автономной и корректировалась устройством радиолокационного считывания местности.

Стартовый вес наземного и морского варианта составил 12 650 кг, а вес второй ступени – 6380 кг.

Длина фюзеляжа ракеты 12,8 м, внешний диаметр 900 мм, размах крыла 5,1 м. Ракета была предназначена для стрельбы по наземным целям при дальности не менее 5000 км.

В 1983 г. произведена доработка бомбардировщика Ту-95 в носитель ракет «Метеорит-А» (А – авиационная, без стартовой ступени). На месте была установлена система управления «Лира». Переоборудование происходило на аэродроме ЛИИ.

Первый пуск «Метеорита-А» с самолета-носителя Ту-95МА 11 января 1984 г. был неудачен. Ракета полетела совсем «не в ту степь» и на 61-й секунде была самоликвидирована. Следующий воздушный пуск с Ту-95МА состоялся 24 мая 1984 г., и с тем же результатом. Ракету опять пришлось самоликвидировать.

26 августа 1983 г. при пуске в Неноксе со стенда НС-2 дальность составила 1910 км, но высота 20 км достигнута не была.

Первоначально носителем морского варианта «Метеорита» ЗМ-25

планировали сделать атомную подводную лодку проекта 949, модернизированную в проект 949М. Но проектные разработки, проведенные в ЦКБ «Рубин», показали, что для размещения крылатых ракет ЗМ-25 на пусковой установке комплекса «Гранит» требуется коренное изменение конструкции последней. А для размещения комплекта аппаратуры управления корабельными системами предстартового и повседневного обслуживания (КСППО) комплекса «Метеорит» потребуется увеличить длину подводной лодки на 5–7 м. Создать же унифицированную аппаратуру управления КСППО для комплексов «Гранит» и «Метеорит» оказалось невозможно.

Поэтому решили переоборудовать в носитель «Метеорита-М» одну из атомных подводных лодок проекта 667А, в соответствии с договором ОСВ-1 выведенную из состава морских стратегических ядерных сил. Для переоборудования выбрали лодка К-420. Два отсека с шахтами для баллистических ракет вырезали, а вместо него вставили блок из трех отсеков, в результате чего длина лодки увеличилась на 20 м. 12 контейнеров с пусковыми установками СМ-290 для ракет «Метеорит-М» были помещены вне прочного корпуса лодки, в междубортном пространстве под углом 45° к основной плоскости лодки. В районе размещения контейнеров ширина легкого корпуса была увеличена до 15 м. Диаметр же прочного корпуса, наоборот, был уменьшен по сравнению с диаметром прочного корпуса демонтированных отсеков. (Сх. 11)

В контейнерах ракеты «Метеорит» хранились на стартовом агрегате со сложенными консолями крыльев и с загерметизированным маршевым двигателем. Пуск мог производиться с глубины 40 м при скорости лодки 10 уз.

Перед стартом контейнер заполнялся водой кольцевого зазора, и для открывания крышки давление воды в нем сравнивалось с забортным. Одновременно шел наддув самой ракеты для избежания ее деформации. Первые два двигателя стартового агрегата выводили ракету на поверхность. После схода с направляющих пусковой установки раскрывались консоли крыльев и запускался маршевый двигатель. На поверхности запускались остальные два стартовых двигателя, которые отделялись от ракеты после достижения заданной скорости полета.

На подводной лодке К-320 отсеки с баллистическими ракетами были вырезаны лишь в ноябре – декабре 1978 г. А с 25 сентября 1979 г. по 15 октября 1982 г. ее переоборудовали по проекту 667М на «Севмашпредприятии» в Северодвинске. С 1 ноября 1982 г. по 4 августа 1983 г. лодка прошла швартовые и заводские испытания.

26 декабря 1983 г. в Беринговом море состоялся первый пуск ракеты ЗМ-25 с борта подводной лодки К-420. Следующий пуск с К-420 произвели лишь 6 ноября 1984 г. Это был 22-й пуск «Метеорита» с начала испытаний и 6-й пуск за 1984 г. (В 1984 г. было запущено две ракеты с Ту-95, три со стенда КС-2 и одна с подводной лодки).

Государственные (совместные) испытания ракетного комплекса «Метеорит» начались только в 1988 г. В этом году с подводной лодки было произведено три пуска ракет.

Для летно-конструкторских испытаний ракет «Метеорит» Николаевским заводом был построен новый самый большой погружаемый стартовый комплекс МКУ-63. В состав ПСК входили две пусковые установки, эквиваленты корабельных систем управления предстартовой подготовки и пуска ракеты, систем управления повседневного обслуживания, элементы конструкции легкого корпуса подводной лодки, а также загрузочное устройство.

Испытания и приемка ПСК всегда производилась аналогично приемке подводной лодки. Сначала у причала производили кренование. По его результатам проектировщики определяли необходимую балластировку ПСК. Балластировку производили штатными чугунными болванками, потом – выход в море для вывески. Вывеска позволяла определить остаточную плавучесть. По вопросу вывески у испытателей с проектантами часто возникали баталии. Чем больше остаточная плавучесть, тем легче и безопаснее работать на ПСК, но тем тяжелее затянуть стенд на глубину, и лебедки могли не справиться. Новая лебедочная эту проблему расшила, но ограничение не сняла.

После вывески производилось пробное погружение ПСК и проверка герметичности. На последних ПСК были установлены датчики наличия воды, которые через командную радиолинию управления могли сигнализировать о поступлении воды в ПСК. Впервые такой прибор был установлен на ПСК «Вьюга».

Испытания комплекса начались пусками с наземного стенда в мае 1980 г. на северном полигоне в Неноксе. В мае 1981 г. начались испытания комплекса и в Балаклаве.

Первый раз погружаемый стартовый комплекс МКУ-63 был выведен в море 26 января 1982 г. Перед выходом в море погоду оценили с надеждой на улучшение, а получилось наоборот. В штормовых условиях пришлось уходить с позиции. Сильными порывами ветра ПСК понесло к берегу, а с буксира долго не могли подать концы. С большим трудом буксир был подан, ПСК немного помяли. Потом радовались, что стенд уцелел.

Второй выход сделали 29 января 1982 г. Это дата первого подводного пуска ракеты «Метеорит». Второй пуск состоялся 20 февраля 1982 г., а третий – 28 апреля 1982 г. Стрельба велась на расстоянии 1 км от берега в бухте Мраморной.

По результатам первых трех пусков была проверена безопасность подводного старта и выявлены отдельные замечания по ракете и носителю. Приняли решение начать пуски с подводной лодки, а устранение замечаний подтвердить пусками с ПСК.

Пуски с ПСК после устранения замечаний были проведены 26 декабря 1985 г. и 23 января 1987 г. Всего с ПСК провели 5 пусков.

На одном пуске, при заполнении пускового контейнера с ракетой водой, во время предстартовой подготовки, произошел отказ системы подачи воды в контейнер. При подъеме ПСК в надводное положение сорвало крышку контейнера, вода хлынула внутрь контейнера, сорвала ракету с узлов крепления и погасила запас плавучести ПСК. Поднять ПСК на поверхность травлением тягового троса не удавалось. Спасательного судна на позиции в готовности не было. Пришлось добиваться прихода на позицию спасателя и с его помощью поднять ПСК на поверхность.

В 1988 г. на ПСК был отработан аварийный выброс крылатой ракеты, а также проведены работы по коррозионным испытаниям элементов комплекса.

Для корабельных испытаний «Метеорита» решено было переоборудовать одну из атомных подводных лодок проекта 667А, в соответствии с договором ОСВ-1 выведенную из состава морских стратегических ядерных сил. Для переоборудования выбрали лодку К-420. Два отсека с шахтами для баллистических ракет вырезали, а вместо него вставили блок из трех отсеков, в результате чего длина лодки увеличилась на 20 м. 12 контейнеров с пусковыми установками СМ-290 для ракет «Метеорит-М» были помещены вне прочного корпуса лодки, в междубортном пространстве под углом 45° к основной плоскости лодки. В районе размещения контейнеров ширина легкого корпуса была увеличена до 15 м. Диаметр же прочного корпуса, наоборот, был уменьшен по сравнению с диаметром прочного корпуса демонтированных отсеков.

В контейнерах ракеты «Метеорит» хранились на стартовом агрегате со сложенными консолями крыльев и с загерметизированным маршевым двигателем. Пуск мог производиться с глубины 40 м при скорости лодки 10 узлов.

26 декабря 1983 г. в Беринговом море состоялся первый пуск ракеты ЗМ-25 с борта подводной лодки К-420. Следующий пуск с К-420 произвели



лишь 6 ноября 1984 г. Это был 22-й пуск «Метеорита» с начала испытаний и 6-й пуск за 1984 г. (В 1984 г. было запущено две ракеты с Ту-95, три со стенда КС-2 и одна с подводной лодки.)

Государственные (совместные) испытания ракетного комплекса «Метеорит» начались только в 1988 г. В этом году с подводной лодки было произведено три пуска ракет.

Сложность и громоздкость комплекса, а также необходимость постройки специальных носителей стали причиной того, что в 1989 г. все работы над «Метеоритом-М» были свернуты.

Испытания «Метеорита» на К-420 были завершены 15 декабря 1989 г. В 1990 г. оборудование комплекса сняли (полностью или частично?), и К-420 в торпедном варианте в декабре того же года включили в состав Северного флота. 5 июля 1994 г. подводную лодку К-420 исключили из боевого состава флота, передали ОРВИ на долговременное хранение и в бухте Сайда (Гаджиева) поставили на прикол.

## Глава 10

### Фантом Балаклавы

3 ноября 1955 г. было принято постановление правительства о создании баллистической ракеты с подводным стартом. Главными организациями были определены:

- по ракете – ОКБ-10 НИИ-88 (конструктор Чарнко Е.В.);
- по системе управления – СКБ-626 (главный конструктор Семихатов Н.А.);
- по носителю – ЦКБ-16 (главный конструктор Евграфов Я.Е. – главный конструктор самой массовой серии подводных лодок – проекта 613).

ЦКБ-16 разработало проект первого погружаемого стенда. Стенд состоял из двух понтонов – легкого и прочного, расположенных один под другим, и пусковой шахты диаметром 2 м и длиной 20 м, проходящей сквозь них и скрепленной фланцем с прочным понтоном. Стенду обеспечили способность погружаться на глубину 20 м, запас плавучести в надводном положении составлял около 11 т, положительная плавучесть в погруженном состоянии – около 4 т. Водоизмещение стенда около 100 т.

Пусковую шахту оборудовали пусковой установкой. Снаружи и в верхней части 20-метровой шахты была предусмотрена площадка для обслуживания, а в нижней – съемные устройства для отвода вниз или вверх газов стартующей ракеты. На стенде также была установлена аппаратура для записи давлений в шахте, перемещений и ускорений стенда при пуске ракет.

Идеальным местом для испытаний ракет подводного старта была Балаклава. Там имелаась полигонная инфраструктура, большие глубины рядом с берегом, наличие бухты, близко расположен порт, можно вести работы круглый год.

Для проведения экспериментов по подводному старту в 1956 г. в части были построены в балке Мраморной лебедочная установка и бункер для управления пуском. В Мраморной бухте на расстоянии около 450 м от берега на глубине 45 м установили железобетонное основание (якорь) с блоком. Через блок пропустили тяговый трос диаметром 30 мм, протянутый по уложенным на дне роликам. Один конец тягового троса крепился к электрической лебедке, другой предусматривалось закрепить на погружающемся подводном стенде. Создавая на береговой лебедке усилие

в 11 т, можно было устанавливать стенд на заданной глубине. Ходовой конец троса, соединяющийся со стендом, в нерабочем состоянии сбрасывали на дно. По дну был проложен многожильный электрокабель для питания электроаппаратуры стенда и ракеты. Концы кабеля и тягового троса, лежащие на дне, соединяли легким канатом с бумом, который обозначал их местонахождение на грунте.

Для отработки пусков ракет из-под воды под руководством Чарнко были созданы ракеты С4.1 и С4.5. Обе экспериментальные ракеты по своим весогабаритным характеристикам соответствовали первой серийной баллистической ракете Р-11ФМ, но имели приспособления для подводного старта. Ракета С4.1 была снабжена шестью твердотопливными (пороховыми) двигателями ОД-200, а ракета С4.5 имела жидкостно-реактивный двигатель (ЖРД). Таким образом, сразу хотели решить вопрос о преимуществе твердотопливных и жидкостных ракет при подводном старте.

Погрузка ракеты на погружающийся подводный стенд производилась плавучим краном на технической позиции, находящейся в 7 км от полигона. Затем стенд буксировали на полигон для проведения испытаний.

Первый пуск ракеты С4.1 с неподвижного погружающегося стенда, произведенный 23 декабря 1956 г. с уменьшенным количеством топлива, был удачным: подтвердились расчетные параметры выхода из воды и полета ракеты. Второй пуск был произведен 20 марта 1957 г. Его задачи также были выполнены. Третий пуск намечалось производить при волнении моря 5–6 баллов. Такой прогноз метеослужба предсказывала на 2 апреля, и ракету погрузили на стенд, но прогноз не подтвердился. Комиссия перенесла пуск на 5 апреля. Ракета в этот период оставалась на стенде, и в нее попала вода. Поэтому пуск отложили. Только 7 апреля провели третий пуск, а 17 апреля 1957 г. – четвертый.

Ракету С4.1 предполагали запустить более 20 раз. Надеялись, что она после пуска будет сохраняться и можно будет ее переснарядить, но ракеты разбивались при ударе о воду. Пустили только четыре ракеты. Надежда на возможность многократного использования материальной части не оправдалась. Кстати, и при испытаниях последующих типов ракет так и не сумели производить повторные пуски изделия.

После удачных пусков ракет с пороховым ракетным двигателем комиссия приступила к проведению пусков ракет с ЖРД С4.5.

Первый и второй пуски ракет С4.5 были произведены соответственно 9 февраля и 2 марта 1958 г. при волнении моря 2 балла. Первая ракета после подъема на 100 м успешно приводнилась. Вторая ракета упала,

разрушилась и утонула.

Третий пуск проводился 5 марта 1958 г. при волнении моря 3 балла. Ракета после подъема на высоту 80 м, падая, разломилась на две части, которые упали в море. При этом пуске была повреждена пусковая шахта. Обломки обеих упавших в море ракет были подняты и доставлены на техническую позицию.

Четвертый пуск состоялся 18 марта 1958 г. Ракета поднялась на высоту 50 м, затем приводнилась и затонула.

Пуски ракет, проведенные с неподвижного погружающегося стенда, принципиально решили задачу выхода ракеты из-под воды на воздушную траекторию и подтвердили расчетные параметры.

На следующем этапе испытаний предусматривались аналогичные исследования, но с движущегося основания – переоборудованной для этих целей подводной лодки.

Для испытаний ракет типа С4 в ОКБ-16 был разработан проект переделки боевой подводной лодки С-229 из проекта 613 в проект В613. В тактико-техническом задании на опытную лодку имелись требования обеспечить старт ракеты из пусковой шахты подводной лодки во время ее движения в подводном положении на глубине 15–20 м со скоростью 3–4 узла при волнении моря до 5 баллов. (Сх. 12)

Конструктивная и архитектурная особенность этой опытной подводной лодки заключалась в том, что две пусковые шахты на ней были «подвешены» вне прочного и легкого корпусов, они находились в районе прочных наружных цистерн в средней части корабля. Пусковая аппаратура и обслуживающие системы были установлены на освобожденных для них местах в 3-м отсеке. В связи с принятием на корабль дополнительных грузов были сняты торпеды и артустановка.

Переоборудовали подводную лодку С-229 на заводе № 444. После проведения заводских ходовых испытаний в июле 1957 г. лодка была предъявлена комиссии.

Первый пуск ракеты С4.1 с движущейся подводной лодки был произведен 9 июля 1957 г. с глубины 29 м при скорости подводной лодки 2,5 узла в штилевую погоду. Второй пуск состоялся 18 июля с глубины 28,5 м при скорости подводной лодки 3,5 узла и волнении моря 2–3 балла. При третьем (последнем) пуске, произведенном 27 июля с глубины 28 м, скорость подводной лодки составила 4,5 узла. Все три пуска прошли успешно.

Испытания на этом были прерваны из-за отсутствия готовых ракет С4.1. Возобновились они только в следующем году, буквально через две

недели после пусков ракет с жидкостным двигателем с неподвижного подводного стенда.

Первый пуск ракеты С4.5 с подводной лодки проекта В613 был совершен 29 марта 1958 г. С глубины 30 м при скорости 3,5 узла и волнении моря 2 балла ракета поднялась на высоту 60 м, а в момент приводнения разбилась. Хвостовая часть ее всплыла, а остальные части найдены не были. В шахте обнаружались незначительные повреждения.

Второй пуск состоялся 4 апреля при тех же параметрах глубины и скорости. На море стоял штиль. Ракета поднялась на высоту 50 м, после приводнения всплыла и благополучно была доставлена на техническую позицию.

Третий (последний) пуск был произведен 11 апреля также с глубины 30 м, но при скорости 4,5 узла и волнении моря 1–2 балла. Ракета поднялась на высоту 60 м, при падении разбилась и затонула.

Итак, первые в мире пуски баллистических ракет с подводной лодки в подводном положении были произведены в районе Балаклавы. В США же запустили свою первую ракету из-под воды 20 июля 1960 г. с подводной лодки «Джордж Вашингтон». Собственно говоря, американцы запуска ракеты не производили, они паром выстреливали ракеты из шахты под водой, а двигатель ракеты запускался только в воздухе.

Всего за 15 месяцев испытаний в Балаклаве со стенда и с подводной лодки С-229 было произведено 14 пусков ракет С4.1 и С4.5.

Эти испытания позволили доработать ракету Р-11ФМ для подводного старта. Новая модификация получила индекс С4.7. Вес ее составил 5470 кг.

Первый этап испытаний комплекса Д-4 с баллистической ракетой Р-21 (несекретное ее название 4К-55) было решено проводить на Балаклавском полигоне.

Сложность и медлительность операций с кабелями при испытании ракет С4.1 подвигли руководство полигона на грандиозный проект. Предусматривалось закрыть вход в балку Мраморную, по дну балки проложить рельсовый ход, установить мощные шлюзовые насосы и работать. Стенд готовится к пуску в верхнем положении, а на пуск спускается по рельсам на нужную глубину. При необходимости можно осушить балку и осмотреть все остатки от ракет. Застопорила этот проект колоссальная стоимость. Хотя, если бы тогда знали, сколько придется построить стендов за историю полигона, то проект, скорее всего, был бы осуществлен.

Параллельно с испытанием баллистической ракеты Р-21 полигон должен был испытывать «Аметист» – первую в мире крылатую ракету,

стартующую из-под воды.

Для проведения испытаний этих комплексов в 1959–1960 гг. было проведено большое дооснащение Балаклавского полигона, капитальное строительство новых сооружений. На полигон поступили новые телеметрические станции «Трал», РТС-5И, передвижные электростанции, компрессоры высокого давления, автобусы, грузовые машины. Были построены основные испытательные сооружения части. На 2-й площадке воздвигли трехэтажный монтажно-испытательный корпус с двумя сборочными цехами и 30-тонными монтажными мостовыми кранами, электроагрегатной спецтоков, профильными лабораториями на 1-м и 2-м этажах и аккумуляторную мастерскую. На 1-й площадке построили служебное здание с аппаратными для телеметрической аппаратуры, в Мраморной балке – новую лебедочную на 2 тяговые лебедки, причал и здание аппаратной.

Были оборудованы две морские позиции, на каждой – центральный массив с поворотным блоком и 4 понтона с ручными лебедками на каждом. Каждый понтон стоял на двух мертвых якорях.

На полигон протянули дополнительную железнодорожную ветку, проложили правительственную связь (на 2-ю площадку).

В городе построили жилой дом для офицеров. В районе штаба были построены гостиница и столовая военторга, в жилом городке поставлены финские домики.

В 1960 г. на полигоне была проведена помпезная операция «Скумбрия» – Всесоюзная выставка новейшего вооружения. На ней побывали руководители государства во главе с Н.С. Хрущевым, руководители стран демократии, министры обороны и командующие флотами.

К приезду Хрущева готовились очень тщательно. В тех местах, где он должен был побывать, на площадках были сделаны шикарные туалеты, но так как канализации на полигоне не было, то они делались на 1–2 посещения. После капитального ремонта штаба полигона в таком туалете разместили партком и машбюро. Пытались восстановить лестницу для спуска к морю. Отдельные марши лестницы валяются на спуске, наверное, и сейчас, но до приезда Хрущева не успели, а потом не было средств.

Для испытаний ракеты Р-21 в ЦКБ-16 был спроектирован погружающийся стенд ПСД-4. Он значительно отличался от первого стенда габаритными размерами, водоизмещением, усложненной конструкцией, большой насыщенностью приборами, увеличенной глубиной погружения.

Конструкция ПСД-4 представляла собой П-образный понтон, в

прорези которого была установлена пусковая шахта без крышки, способная изменять свое положение с помощью гидравлики. Она могла занимать горизонтальное положение для погрузки макета на технической позиции и вертикальное положение для пуска на стартовой позиции. В шахте размещались пусковая установка и необходимые приборы.

В бортовых частях стенда размещались 10 балластных цистерн (по 5 с каждого борта) с кингстонами и клапанами вентиляции, приводы которых были сгруппированы и выведены на верхний мостик.

На палубе понтона находились 4 башнеподобные цистерны для обеспечения плавучести, внутри которых размещались электрическая аппаратура, приборы предстартовой подготовки, телеметрических измерений и пуска ракет, а также оборудование систем вентиляции и кондиционирования воздуха.

После затопления всех балластных цистерн (остаточная плавучесть при этом составляла около 5 т) стенд с помощью береговой лебедки и проложенного по дну троса устанавливался на заданной глубине стартовой позиции и удерживался от вращения в горизонтальной плоскости оттяжками с якорями.

Для передачи телеметрической информации во время прохождения ракетой подводного участка стенд соединялся кабелем с антенным плотиком.

### **Основные характеристики ПСД-4**

Водоизмещение, т:

в надводном положении – 220

в подводном положении – 650

Основные размерения, м:

длина – 24,0

ширина – 8,6

высота борта – 3,3

внутренний диаметр пусковой шахты – 2,45

Осадка (с ракетой), м – 1,75

Стенд был изготовлен на заводе № 444 в Николаеве.

Параллельно подводная лодка С-229 была вновь переделана, но на сей раз по проекту 613Д4. В 4-м отсеке лодки в диаметральной плоскости установили пусковую шахту длиной 14 126 мм и внутренним диаметром 2450 мм без крышки, для чего убрали часть жилых помещений и одну группу аккумуляторных батарей. Верхняя часть шахты выступала над палубой на 6,8 м, а нижняя – на 2 м за корпус лодки. В пусковой шахте

находились пусковая установка, электрические и воздушные разъемы и датчики. Для обслуживания ракеты на лодке предусматривались новые системы заполнения и осушения шахты, автономной гидравлики, подачи сжатого воздуха к шахте и пусковой установке, заполнения (самотеком) кольцевого зазора. Для передачи телеметрической информации на береговые станции был разработан буксируемый плотик с антеннами. Объемное водоизмещение подводной лодки после переоборудования возросло с 1045 т до 1104 т, а осадка увеличилась с 4,55 м до 4,95 м. (Сх. 13)

Завод № 444 закончил изготовление стенда в мае 1961 г., а лодка была сдана лишь в июне того же года.

В Балаклаве проводились испытания макетных образцов ракеты Р-21, получивших индекс К1.1.

Первый пуск ракеты К1.1 со стенда ПСД-4 был произведен 17 мая 1961 г., но ракета так и не вышла из-под воды. Второй пуск 25 мая был удачный. Всего до 22 июля 1961 г. провели 5 пусков К1.1.

Пуски второго этапа испытаний производились с 29 августа по 11 сентября 1961 г. с движущейся подводной лодки С-220 пр. 613Д4. Ракета К1.1 стартовала с глубины 40 м при скорости лодки 2,5 узла. Старт прошел нормально, движение ракеты в воде, выход из воды и движение на начальном воздушном участке траектории были устойчивыми. Отсечка двигателя произошла в заданное время. Поднявшись на высоту 250–300 м, ракета упала на расстоянии 1500–2000 м от места выхода и при ударе о воду взорвалась из-за смешивания остатков компонентов топлива.

Остальные два пуска второго этапа прошли при аналогичных условиях, за исключением того, что скорость лодки была увеличена до 3,5 узлов.

Испытания доказали надежность старта ракеты из подводного положения с движущейся подводной лодки при скорости не более 3,5 узлов, безопасность личного состава, конструкций подводной лодки, пусковой установки и самой ракеты.

Третий и четвертый этап испытаний проводились опять на стенде ПСД-4 с 21 октября по 3 ноября 1961 г. На третьем этапе была установлена возможность применения для ракеты Р-21 пусковой шахты меньшего диаметра – 2150 мм. А на четвертом этапе испытаний была подтверждена безопасность подводной лодки при пуске из подводного положения в случае заклинивания ракеты в шахте.

В феврале 1962 г. начались совместные испытания комплекса Д-4 на Северном флоте. Всего в ходе испытаний было проведено 27 пусков. В мае



1963 г. комплекс Д-4 был принят на вооружение.

1 апреля 1959 г. вышло Постановление Совмина № 363–170 о разработке первой в мире противокорабельной ракеты «Аметист» с подводным стартом. Главным разработчиком назначили ОКБ-52.

Ракета «Аметист» проектировалась для двух режимов дальности стрельбы: 40–60 км при высоте полета 60 м и 80 км на больших высотах. Длина ракеты 8,2 м, диаметр корпуса 650 мм, стартовый вес 3,7 т.

«Аметист» была первой твердотопливной ракетой, разработанной в ОКБ-52. Замечу, что там ни до «Аметиста», ни после особых симпатий к твердотопливным крылатым ракетам не питали, предпочитая ракеты на жидком топливе. (Сх. 14)

Первый этап испытаний ракет «Аметист» состоял в отработке подводного старта ракет, в ходе которой производились так называемые бросковые пуски. Для таких пусков в ЦКБ-16 в 1959 г. спроектировали специальный погружаемый стенд ПСА (погружаемый стенд «Аметист»), на котором пусковые контейнеры ракет СМ-10 располагались под углом 32,5°. В 1960 г. стенд ПСА был изготовлен заводом № 444. В июне 1961 г. ПСА был сдан судоремонтному полигону. Стенд базировался на Балаклаву, а пуски с него производились в бухте Мраморной у мыса Фиолент. Стрельбы обеспечивались кабельным судном КС-4, на котором находился пост дистанционного управления стендом.

Первый пуск в Мраморной бухте состоялся 24 июня 1961 г. Фактически вместо ракеты «Аметист» стреляли габаритно-весовым макетом (ГВМ). На нем из штатного оборудования имелся только стартовый агрегат. Испытания прошли успешно – ГВМ прошел по расчетной подводной траектории и нормально вышел из воды. Через два дня провели повторный пуск ГВМ и снова удачно.

После этого было решено перейти к пускам ракет, полностью укомплектованных бортовой аппаратурой, за исключением головки самонаведения. Кроме того, маршевый двигатель был снабжен одной шашкой смесового топлива вместо двух. Длительность горения этой шашки составляла всего 25 с. В апреле – мае 1962 г. со стенда ПСА было запущено 6 таких ракет, из них 4 пуска прошли успешно, а 2 – нет.

Для испытания ракет «Аметист» в ЦКБ-16 в июле 1960 г. закончили технический проект 613А, по которому должны были переделать штатные подводные лодки проекта 613. На лодки устанавливались две пусковые установки типа СМ-107.

К переоборудованию лодки С-72 (командир – капитан 2-го ранга Н.Б. Столяров) по проекту 613А приступили в 1961 г. на заводе № 444.

Закончить переоборудование планировалось в конце того же года, но из-за многочисленных изменений, вносимых ОКБ-52 и НИИ-49, заводские и ходовые испытания были закончены в июне 1962 г. Во время ходовых испытаний подводная лодка перешла в Балаклаву.

На проведение первого пуска «Аметиста» с подводной лодки в Мраморную бухту прибыло все начальство Черноморского флота во главе с командующим С.Е. Чурсиным. Начался отчет оперативного времени. До пуска оставалось 2 часа. С-72 маневрировала по Мраморной бухте в подводном положении. Вдруг раздался телефонный звонок из штаба флота: «Пуску с лодки пока “дробь”». Оказывается, вскоре должен был подъехать Сергей Никитич Хрущев.

Хрущев с сопровождавшим его руководством из Крымского обкома проследовал на смотровую площадку в Мраморную бухту.

Пуск «Аметиста» с С-72 прошел нормально. Не поблагодарив руководство полигона за отлично проведенную работу, Сергей важно сказал: «Разрешаю делать второй пуск», – и убыл в неизвестном направлении. Между тем программа пусков была рассчитана до мелочей заранее, и время второго пуска никак не зависело от результатов первого.

Второй пуск в том же июле 1962 г. прошел удачно. В обоих пусках ракеты 4К-66 имели ту же комплектацию, что и в предыдущие 6 пусков со стенда ПСА. На этом экспериментальные испытания закончились, и дальнейшие работы по «Аметистам» были перенесены на полигон «Песчаная Балка».

Летно-конструкторские испытания ракет «Аметист» проводились на «Песчаной Балке» с декабря 1962 г. по декабрь 1964 г.

в объеме 15 пусков (с 12 декабря 1962 г. по 15 декабря 1964 г.). Из них три пуска было по подвижной мишени КЦ-183Ц, шедшей со скоростью около 30 уз., и 4 пуска по групповой цели. Группу целей составляли мишень пр. 1784, БКЦ пр. 436бис и тот же катер-цель КЦ-183Ц. Дальность стрельбы – до 70 км.

6 ноября 1967 г. одновременно были подписаны два акта – акт о приемке комплекса «Аметист» на вооружение и акт о вводе в строй головной атомной подводной лодки проекта 670 К-43. Вслед за головной лодкой в строй вошли еще 10 атомоходов проекта 670 с ракетными комплексами «Аметист».

Формально комплекс «Аметист» был принят на вооружение ВМФ Постановлением Совмина от 3 июня 1968 г. В ВМФ ракета «Аметист» получила секретный индекс П-70 и несекретный – 4К66. Ко времени принятия на вооружение было произведено 50 пусков ракет «Аметист».

Начало серийного производства американских атомных подводных лодок и особенно подводных лодок с баллистическими ракетами «Поларис А-1» заставило советское руководство всерьез заняться средствами противолодочной обороны (ПЛО).

Постановлением Совмина № 111–463 от 13 октября 1960 г. было предусмотрено создание принципиально новых противолодочных ракетных комплексов для вооружения подводных лодок и надводных кораблей в целях обеспечения «эффективного поражения подводных лодок противника на больших дистанциях». По этому постановлению были начаты работы над ракетными комплексами «Вьюга», «Шквал», «Вихрь», «Пурга» и торпедами «Енот», ПЛАТ-1, ПЛАТ-2 и др.

Ракетный комплекс РПК-2 «Вьюга» был первым отечественным ракетным комплексом класса «подводная лодка – воздух – подводная лодка».

Первоначально головным разработчиком комплекса было ОКБ-9 (Уралмаш), но 20 июля 1964 г. работы над «Вьюгой» были переданы ОКБ-8<sup>[24]</sup> с передачей в ОКБ-8 инженерно-технического персонала, работавшего по теме. Главным конструктором комплекса «Вьюги» был назначен Л.В. Люльев.

Помимо подводных лодок РПК-2 мог при необходимости поражать надводные корабли.

Ракеты «Вьюга» запускались из штатных торпедных аппаратов подводных лодок. Ракеты выстреливались из торпедных аппаратов сжатым воздухом, затем включался стартовый двигатель, с помощью которого ракета выходила из воды, и лишь в воздухе включался твердотопливный маршевый двигатель.

Первоначально ракета проектировалась в двух вариантах – диаметром 533 мм и диаметром 650 мм для пуска из торпедных аппаратов соответствующих калибров.

Ракета «Вьюга» калибра 533 мм длиной 8,2 метра представляла собой аналог американской ракеты «Саброк»<sup>[25]</sup>.

Ракета «Вьюга» калибра 650 мм длиной 11,3 м в качестве боевой части имела винтовую малогабаритную самонаводящуюся торпеду с зарядом обычного взрывчатого вещества и дальностью хода 8—10 км.

По сложившейся традиции первый этап испытаний комплекса «Вьюга» решили проводить на Балаклавском полигоне.

Для испытаний 650-мм ракет на заводе № 444 был переоборудован погружающийся стенд ПСД-4, созданный для испытаний баллистических

ракет комплекса Д-4. Стенд получил новый индекс В-1.

Первый пуск комплекса «Вьюга» со стенда состоялся 9 апреля 1963 г. Испытания шли тяжело. Удачных пусков с полным выполнением программы было мало. На первом этапе отработки подводного участка часто не срабатывало устройство сброса грузов, которое должно было обеспечить возможность многоразового использования ракеты. Иногда грузы отстреливались в аппарате и заклинивали изделие в контейнере. Бывало, что грузы не отстреливались, и приходилось искать изделие под водой на большой площади.

На этапе отработки воздушного участка изделие то не выходило из воды, то выходило, но не летело в нужное место и самоликвидировалось из-за выхода за пределы безопасной для пуска зоны. Отклонения от заданной трассы стрельбы, как испытатели ни увеличивали пределы опасного сектора, всегда его превосходили, и изделие самоликвидировалось.

Последний, девятый, пуск со стенда состоялся 26 февраля 1964 г.

Для испытаний 650-мм и 533-мм ракет «Вьюга» на заводе № 444 подводная лодка С-65 проекта 613 была переделана в проект 613РВ. Лодка была оснащена двумя 533-мм и двумя 650-мм торпедными аппаратами. Для обеспечения пусков ракет калибра 650 мм вне прочного корпуса лодки, в районе носовой оконечности, смонтировали две пусковые установки, закрыв их водопроницаемым обтекателем. В новых отсеках разместили приборы управления стрельбой «Вьюга К-613РВ», навигационный комплекс «Север Н-613РВ», аппаратуру предстартовой подготовки, телеметрии и др. Надводное водоизмещение подводной лодки достигло 1055 т, а подводное – 1350 т.

В ноябре 1964 г. межведомственная комиссия Черноморского флота приняла лодку в состав опытовых кораблей. Она перешла в Феодосию к месту постоянного базирования. С 1965 г. по май 1967 г. в ходе летно-конструкторских испытаний с подводной лодки С-65 произвели 21 пуск. В ходе Государственных испытаний с 16 мая по 25 июля 1968 г. с лодки было выполнено 17 пусков.

Ракета меньшего диаметра была принята на вооружение под индексом 82Р. Постановлением Совмина № 617–209 от 4 августа 1969 г. ракетный комплекс «Вьюга» с ракетой 82Р был принят на вооружение. Этот ракетный комплекс получил индекс РПК-2, он поступил на вооружение атомных подводных лодок проектов 705, 705К, 671, 671РТ, 671РТМ.

На Балаклавском полигоне с 1962 г. испытывались и неуправляемые противолодочные ракеты «Вихрь».

В комплекс входили спаренная пусковая установка и система управления, которая вырабатывала исходные данные для стрельбы по целеуказаниям от корабельной гидроакустической станции или противолодочного вертолета.

Сама ракета – баллистическая твердотопливная неуправляемая. Поражение подводной лодки обеспечивалось специальной боевой частью на дистанциях от 10 до 28 км и на любых глубинах. Стрельба могла производиться одиночными ракетами или двухракетным залпом. Главный конструктор комплекса Н.П. Мазуров.

Для испытаний на 5-й площадке установили две пусковые установки. В ходе испытаний предлагалось выбрать также тип пусковой установки.

В бункере была смонтирована система управления пуском. Пороховые двигатели собирались в снаряжательной мастерской на третьей площадке. Вся ракета собиралась в 5-м хранилище. Собранная ракета на технологической тележке доставлялась на 5-ю площадку и автокраном загружалась на пусковую установку.

Разработка первой морской баллистической ракеты на твердом топливе комплекса Д-6 была утверждена Постановлением Совмина № 656–267 от 18 июня 1960 г. Главным исполнителем было назначено ЦКБ-7 (ныне ПО «Арсенал»), соисполнителями – завод № 6, НИИ-13, 88, 137, ЦКБ-34 и другие. В том же году был разработан эскизный проект комплекса Д-6.

Ракета имела две ступени. Стартовый вес ее составлял 21–22,5 т. Длина ракеты полная 14,5–15 м, максимальный диаметр корпуса 1,85 м. Дальность стрельбы 2500 км (первоначально было задано 800 км). Круговое вероятное отклонение составляло 4 км. Головная часть моноблочная с боевой частью типа «49» мощностью 0,3–1 мегатонн.

К концу 1959 г. ЦКБ-16, пользуясь предварительными данными, полученными от головных исполнителей комплекса, разработало эскизный проект 629Д6 размещения на подводной лодке проекта 629 ракетного комплекса Д-6. На лодке предусматривалась установка трех ракет в вертикальных шахтах. Параллельно был разработан технический проект 613Д6 переоборудования подводной лодки проекта 613 для отработки и испытания на ней комплекса Д-6 путем запуска натурных макетов ракеты на ходу подводной лодки. Проект 613Д6 был завершен в ноябре 1960 г., а в январе 1961 г. рабочие чертежи были переданы заводу № 444.

На заводе № 444 в Николаеве началось строительство погружающегося стенда ПСД-6 для отработки ракет комплекса Д-6.

Работы над Д-6 были прекращены на стадии опытно-конструкторской

отработки Постановлением Совмина № 316–137 от 4 июня 1961 г., где Д-6 был назван «неперспективным изделием». Тем же Постановлением Совмина началась разработка нового комплекса Д-7 с твердотопливной ракетой РТ-15М.

К этому времени техническая готовность стенда ПСД-6 составляла 47 %. Лишь в конце 1962 г. на завод прибыла документация на переделку погружающегося стенда ПСД-6 в ПСД-7. Многострадальная подводная лодка С-229, которую уже переделывали по проекту 613Д6, стала переделываться по проекту 613Д7. Окончательно работы были завершены в июле 1963 г. (Сх. 15)

Пуски ракет комплекса Д-7 на Балаклавском полигоне начались в 1964 г. Макет ракеты имел индекс К1.9.

На полигон на испытания поставлялось изделие К1.9, которое состояло из головной части (там размещалась аппаратура телеметрии и нештатная система управления ракеты), имитатора второй ступени, имитатора первой ступени, двигателя первой ступени ракеты с ограниченным временем работы и стартового двигателя.

Перед выходом в море шахта ПСД-7 переводилась в горизонтальное положение, а на стартовой позиции выставлялась в вертикальное положение.

Работа на морской стартовой позиции (МСП) проводилась по технологии Д-4. После выхода из воды стартовый двигатель отбрасывался, а двигатель первой ступени уводил ракету в сторону, чтобы не повредить ПСД-7. (Сх. 16)

Всего было произведено два пуска ракет К1.9.

Начало совместных испытаний ракеты РТ-15М (4К-22) Постановлением Совмина № 800–273 от 16 июля 1963 г. было отложено до получения положительных результатов испытаний межконтинентальной твердотопливной ракеты РТ-2. Кстати, ракета РТ-15 (8К96) представляла собой вторую и третью ступени ракеты РТ-2 (8К98).

Однако работы по РТ-2 (8К98) сильно затянулись. Первый пуск ее состоялся лишь в феврале 1966 г., а на вооружение она была принята лишь 18 декабря 1968 г. Поэтому, а также в связи с началом работ по комплексу Д-5 решением Комиссии по военно-промышленным вопросам ВСНХ СССР от 24 марта 1964 г. все работы по комплексу Д-7 были прекращены. К этому времени подводная лодка проекта 613Д7 была подготовлена к испытаниям ракет, но в связи с закрытием темы ее возвратили на завод № 444 для демонтажа оборудования. В ЦКБ-7 началась разработка новой твердотопливной ракеты Р-31 в составе комплекса Д-11. Главным

конструктором комплекса стал П.А. Тюрин.

Постановлением Совмина № 386–179 от 24 апреля 1962 г. принимается решение о разработке малогабаритной ракеты Р-27 комплекса Д-5 для вооружения атомных подводных лодок проекта 667А.

Первый этап испытаний ракеты Р-27 было решено провести в Балаклаве. Для этого в ОКБ-16 был разработан проект переоборудования стенда ПСД-7 в ПСД-5.

#### **Основные данные ПСД-5**

Водоизмещение, т – 241

Основные размерения, м:

длина – 24,0

ширина – 8,6

высота борта – 3,3

длина шахты с пусковой установкой – 9,75

внутренний диаметр шахты – 1,7

Осадка (с ракетой), м – 1,95

Глубина погружения рабочая, м – не более 50

Скорость буксировки, уз – не более 4

Сохранение мореходных качеств:

при волнении моря, баллов – не более 3

при скорости ветра, м/с – не более 10

А бедную лодку С-229 из проекта 613Д7 стали переделывать в проект 613Д5.

Бросковые испытания макета ракеты Р-27, получившего индекс 4К-10, состоялись 25 сентября 1965 г. со стенда ПСД-5 в Мраморной бухте.

С января 1967 г. начались испытания натурных макетов 4К-10 ракет Р-27 с подводной лодки проекта 613Д5. На испытаниях проверялись поведение ракеты при выходе из-под воды на начальный участок воздушной траектории на подводном ходу лодки и функционирование всех систем, обслуживающих ракету.

Первый пуск натурального макета, произведенный 18 января 1967 г. с глубины 45 м при скорости хода 3 узла, волнении моря 3 балла и скорости ветра 7–8 баллов, прошел нормально. 10 августа 1967 г. был проведен последний, шестой, пуск с подводной лодки проекта 613Д7.

Полномасштабные летные испытания ракет Р-27 были проведены на Северном флоте на головной подводной лодке К-137 «Ленинец» проекта 667А.

Постановлением Совмина № 162–164 от 13 марта 1968 г. комплекс Д-5

с ракетой Р-27 был принят на вооружение ВМФ.

22 сентября 1964 г. вышло Постановление Совмина № 808—33 о начале работ над первой межконтинентальной лодочной ракетой Р-29 комплекса Д-9. Главным разработчиком комплекса Д-9 было назначено СКБ-385 (позже переименованное в КБМ<sup>[26]</sup>).

Для нового комплекса ЦКБ-16 разработало проект нового погружающегося стенда ПСД-9.

#### **Основные данные ПСД-9**

Водоизмещение, т:

надводное – 433,5

подводное – 996

Основные размерения, м:

длина – 24,0

ширина – 10,2

высота борта – 3,6

высота пусковой шахты – 13,5

внутренний диаметр шахты – 2,1

Осадка, м:

с ракетой – 5,4

без ракеты – 5,2

Глубина погружения рабочая, м – 40—50

Скорость буксировки, уз. – 3-4

Сохранение мореходных качеств при волнении моря,

баллов – не более 2

В конце 1966 г. на завод № 444, где изготавливался ПСД-9, доставили пусковую установку 4С-75.

Пуски ракеты 4К-75 проводились с плавучего стенда ПСД-9 с глубины 40–50 метров (шесть пусков) и из подводного положения полностью затопленной шахты (один пуск).

Первый пуск ракеты 4К-75 с погруженного стенда ПСД-9 состоялся 23 сентября в Мраморной бухте. Старт был неудачным из-за выхода из строя амортизаторов и преждевременной остановки двигателя. Ракета, не достигнув расчетной высоты, упала и при ударе о воду взорвалась. Образовалось большое токсичное облако из продуктов сгорания и несгоревших компонентов топлива, которое ветром понесло в направлении командного пункта испытаний. Пришлось надеть противогазы и эвакуировать участников испытаний.

Второй пуск, из надводного положения стенда, был очень важным. Его



результаты подтвердили возможности старта ракет комплекса Д-9 с подводных лодок не только из подводного, но, в случае необходимости, и из надводного положения.

После седьмого пуска комиссия приняла решение о возможности перехода ко второму и третьему этапам испытаний.

В 1967–1968 гг. на полигоне в Балаклаве провели 7 пусков ракеты 4К-75Б со стенда ПСД-9. Первый пуск состоялся 18 сентября 1967 г.

На первых двух пусках происходили события, в которые не верили судостроители, – вырывало шахту, и она всплывала вместе с цистерной плавучести. Очевидно, что если бы эти испытания производились с подводной лодки, то она бы погибла. По этим пускам была произведена корректировка крепления шахты к корпусу подводной лодки. Во время третьего пуска прошла команда АД (аварийное выключение двигателя). Стенд сняли с позиции и вернулись в Балаклаву, причем стенд не хотели туда пускать с аварийной ракетой. Был разработан план аварийных работ со всеми возможными мерами безопасности, и только тогда испытателей пустили в Балаклаву.

Дальнейшие пуски ракет Р-29 проводились на полигоне Капустин Яр (20 пусков) и в Баренцевом море с подводных лодок проектов 701 и 667Б (20 пусков).

Постановлением Совмина № 177—67 от 12 марта 1974 г. комплекс Д-9 с ракетой Р-29 был принят на вооружение ВМФ.

В конце 1970 г. – начале 1971 г. в руководстве ВМФ возникла идея замены комплекса Д-5 на атомных подводных лодках проекта 667А на новый, более эффективный. На конкурсной основе было рассмотрено два проекта: на твердом топливе – КБ «Арсенал» (главный конструктор П.А. Тюрин) и на жидком ракетном топливе – СКБ-385 (главный конструктор В.П. Макеев). В итоге конкурса, проведенного в институте № 28 ВМФ, выбор пал на проект КБ «Арсенал».

10 июня 1971 г. вышло Постановление Совмина № 374–117, согласно которому КБ «Арсенал» приступил к работам по проектированию ракеты Р-31 комплекса Д-11.

В 1972 г. в Балаклаву был доставлен модернизированный под Р-31 погружающийся стенд ПСД-9. В 1972–1976 гг. в Мраморной бухте провели 17 пусков макетов ракеты Р-31, причем 3 из них провели из подводного положения стенда. Затем испытания были перенесены на другие полигоны.

В 1980 г. комплекс Д-11 приняли в опытную эксплуатацию на подводную лодку К-140. Кроме того, 1 сентября 1969 г. вышло Постановление Совмина о создании атомной подводной лодки проекта 999,

вооруженной 16-ю ракетами Р-31. Проектирование лодки велось в ЦПБ «Волна». В конце 1973 г. работы по подводной лодке проекта 999 были прекращены в связи с переходом ЦПБ на новую тематику. Согласно договору ОСВ-1 все оставшиеся ракеты Р-31 были уничтожены выстреливанием с подводных лодок, а К-140 была списана в январе 1990 г.

Последней баллистической ракетой, испытанной на Балаклавском полигоне, стала ракета Р-39 комплекса Д-19.

Р-39 имела три ступени с твердотопливными двигателями. В состав боевой части входило десять боеголовок и жидкостный реактивный двигатель, обеспечивавший индивидуальное наведение головки на цель. Стартовый вес ракеты составлял 90 т.

Для проведения испытаний ракеты Р-39 в Николаеве был построен новый плавучий стенд. А Кронштадтский морской завод переоборудовал дизельную ракетную лодку К-159 проекта 629А в проект 619. В лодке была размещена только одна шахта для запуска ракет Р-39. После переоборудования лодка получила наименование БС-153 и была по внутренним водным путям переведена на Черное море.

По проекту Д-19 в Мраморной бухте с погружающегося стенда было произведено 7 пусков (первый состоялся в сентябре 1977 г.).

26 октября 1978 г. БС-153 вошла в состав 155—1 бригады подводных лодок. 29 декабря она произвела под Балаклавой первый в ВМФ СССР пуск ракеты комплекса Д-19. В 1979 г. провели еще 6 удачных пусков.

До 1987 г. подводная лодка БС-153 под командованием капитана 1-го ранга М. Горишного обеспечивала испытания новой техники, затем с января 1987 г. была переведена в состав 153-й бригады подводных лодок и начала подготовку к испытаниям по плану объединения «Рубин». Но в сентябре 1990 г. в связи с невозможностью дальнейшего использования по прямому назначению и нецелесообразностью восстановления она была исключена из состава ВМФ и сдана на металлолом.

На совместных летных испытаниях с наземного стенда на полигоне Капустин Яр было запущено 17 ракет Р-39. Больше половины пусков были неудачными из-за недоработки двигателей первой и второй ступеней. После доработки двигательных установок начались пуски ракет с головной подводной лодки типа «Акула». Из 13 пусков 11 были успешны.

После окончания совместных летных испытаний комплекс Д-19 с ракетой Р-39 и головной крейсер ТК-208 проекта 941 подвергли интенсивной эксплуатации, по положительным результатам которой комплекс Д-19 был в 1984 г. принят на вооружение.

Несколько слов скажу о крылатой ракете «Малахит». Разработка

крылатой ракеты «Малахит» велась ОКБ-52 по Постановлению Совмина № 250—89 от 28 февраля 1963 г. (по одному Постановлению с «Базальтом»). Главным разработчиком ее было все то же ОКБ-52.

Ракета «Малахит», имевшая индексы секретный П-120 и несекретный 4К-85, предназначалась на замену «Аметиста», но, в отличие от «Аметиста», новая ракета могла запускаться как с подводных лодок, так с надводных кораблей. (Сх. 17)

П-120 внешне повторяла обводы П-70, но существенно отличалась конструкцией стартовых агрегатов. Как мы уже знаем, стартовый агрегат П-70 состоял из двух спарок, а стартовик П-120 повторял конструкцию стартовиков семейства П-5, то есть имел двухтрубную конструкцию с двумя двигателями отброса. В такой комплектации П-120 запускалась и с надводных кораблей. А для пуска с подводных лодок на каждую из труб насаживалось еще по одной (малой) трубе. В этих трубах находились двигатели подводного хода.

Ракета П-120 имела тот же диаметр (0,65 м), что и П-70, но была на 600 мм длиннее (8,2 м и 8,8 м соответственно).

Фугасно-кумулятивная боевая часть ракеты «Малахит» была одинакова с «Аметистом» и весила 500 кг.

В 1963 г. в ОКБ-16 разработали проект переделки погружающегося стенда ПСД в стенд ПСП-120. То же ЦКБ-16 получило задание на переоборудование подводной лодки проекта 613АД в проект 613П-120 для подводного пуска ракет «Малахит». Однако проработки ЦКБ-16 показали, что из-за малого водоизмещения подводная лодка проекта 613П-120 в момент старта будет малоуправляемой. Поэтому разработчики предложили использовать для опытных пусков «Малахита» лодки проекта 611 с большим водоизмещением. ВМФ согласился с заключением Бюро по проектной проработке и дал согласие выделить для переоборудования подводную лодку проекта АВ611. Однако переоборудование выполнено не было. ГКС и ВМФ приняли решение проводить летно-конструкторские испытания с боевой подводной лодки проекта 670М.

Переоборудование стенда ПСА по проекту ПСП-120 на заводе № 444 продвигалось медленно из-за задержки основными разработчиками и изготовителями поставок частей комплекса: пусковой установки, аппаратуры корабельной системы управления ракетой, аппаратуры корабельных систем предстартовой подготовки и старта и контрольно-измерительной аппаратуры. (Сх. 18)

Только в августе 1968 г. закончились основные монтажные работы, и стенд перевели на техническую позицию в/ч 99375 в Балаклаву, где

продолжалось его дооборудование. После швартовых испытаний и пробных погружений 28 декабря 1968 г. был подписан акт о готовности погружающегося стенда проекта ПСП-120.

С 17 июля по 20 октября 1969 г. в районе Балаклавы с погружающегося стенда ПСП-120 было запущено 3 ракеты «Малахит». Обеспечивало пуск все то же кабельное судно КС-4. Три пуска подтвердили устойчивое и стабильное прохождение ракетами всех участков траектории: контейнера стенда, подводной траектории, перехода с водной на воздушную траекторию и воздушной траектории.

Параллельно испытания ракеты П-120 шли на полигоне «Песчаная Балка» под Феодосией<sup>[27]</sup>.

Постановлением Совмина от 17 марта 1972 г. комплекс «Малахит» был принят на вооружение малых ракетных кораблей проекта 1234, а Постановлением Совмина от 21 ноября 1977 г. комплекс «Малахит» был принят на вооружение подводных лодок проекта 670М.

К 1970 г. американцы прекратили полномасштабные работы по созданию неуправляемых реактивных торпед, хотя, возможно, какие-то исследования в этой области и велись. Вскоре вообще все неуправляемые торпеды были сняты с вооружения ВМФ США. Для дезинформации советского руководства американцы подкинули в прессу сведения об испытаниях в ВМФ США противолодочной реактивной торпеды, имевшей фантастическую скорость – от 200 до 300 узлов, то есть 100–150 м/с, что в полтора раза выше скорости «Шквала». В СССР эту «дезу» приняли всерьез и во всю прыть продолжали работать над неуправляемыми реактивными торпедами.

Работы над противолодочной торпедой (подводной ракетой) «Шквал» были начаты по Постановлению Совмина № 111–463 от 13 октября 1960 г. Проектирование торпеды было поручено НИИ-24 (в настоящее время – ГНПО «Регион»). Главным конструктором комплекса «Шквал» был назначен И.Л. Меркулов, затем его сменил В.Р. Серов, а завершил работу Е.Д. Раков.

Эскизный проект торпеды был утвержден в 1963 г. Согласно эскизному проекту дальность хода ракет – 15–20 км, а скорость хода на маршевом участке – 100 м/с (194 узла!).

Высокая скорость движения торпеды ВА-111 получена за счет применения подводного реактивного двигателя, работающего на твердом гидрореагирующем топливе, обеспечивающем большую тягу, а также за счет движения торпеды в газовой каверне, что снижает сопротивление при ее движении в воде.

Первые опытные пуски торпед «Шквал» начались в 1964 г. на полигоне на озере Иссык-Куль со специального плавучего стенда.

Для проведения конструкторских и Государственных испытаний вновь задействовали подводную лодку С-65 проекта 613, на которой отрабатывался комплекс «Вьюга». Работы по ее дооборудованию велись на Черноморском судостроительном заводе и на электромонтажном предприятии «Эра» на Севастопольском морском заводе. В апреле 1966 г. лодка перебазировалась в Феодосию.

Из-за затянувшихся испытаний ракеты М-4 на озере Иссык-Куль и последующей доработки ракеты к испытаниям на подводной лодке С-65 приступили только в 1976 г. С нее провели 7 пусков ракеты М-5, после чего Государственные испытания завершились.

В 1977 г. противолодочный комплекс «Шквал», не имеющий аналогов за рубежом, был принят на вооружение.

Поскольку глубина старта ракет новых комплексов значительно превысила допустимую глубину эксплуатации подводной лодки С-65, к тому же уже выработавшей свой ресурс, было принято решение на переоборудование подводных лодок С-11 и С-49 по проекту 633РВ. И лодку С-49, прибывшую в августе 1969 г. с Северного флота, поставили в сентябре 1970 г. на переоборудование. Работы велись в Севастополе на сдаточной базе завода «Красное Сормово» и на Севастопольском морском заводе. На лодке установили такую же аппаратуру, как и на С-65. Ее 533-мм торпедные аппараты соответствовали серийным на атомных лодках проекта 671, а 650-мм торпедные аппараты соответствовали аппаратам на лодках проекта 671РТ.

Переоборудование подводной лодки С-49 завершилось в 1972 г., и лодка ушла в Феодосию, где 25 декабря 1972 г. на ней впервые в СССР был осуществлен пуск ракет-торпеды «Водопад» с глубины 50 м. В последующие два года были выполнены еще 24 успешных ракетных пуска с глубин 50-150 м.

В 1975 г. на С-49 установили систему глубоководной стрельбы, позволяющую в том же году провести еще 22 пуска противолодочных ракет-торпед, в том числе впервые в мире с глубины 240 м. До июля 1985 г. лодка С-49 была задействована уже в серийных испытаниях всех имеющихся на вооружении ВМФ ракет-торпед.

В 1986–1991 гг. подводная лодка С-49 прошла ремонт и снова участвовала в испытаниях, а в октябре 1995 г., после 34 лет службы, лодка была списана.

Подводная лодка С-11 прибыла в 27-ю бригаду подводных лодок в

сентябре 1976 г. и также приняла участие в заводских, летно-конструкторских и Государственных испытаниях противолодочных комплексов и в серийных испытаниях ракет после приемки их на вооружение. Обеспечивали все эти испытания подводные лодки-цели проекта 690, которые лишь обозначали цель.

Комплекс «Водопад» поступил на вооружение в 1981 г. под индексом РПК-6. В 1984 г. был принят на вооружение комплекс «Ветер» (РПК-7).

Замечу, что при опытных пусках различных образцов противолодочного оружия в качестве мишеней использовались подводные лодки проекта 613 С-76 и С-233. На них для предохранения от возможного контактного попадания уязвимые части корпуса защищались так называемой «шубой», то есть обшивались тремя слоями дерева: внутренний – лиственницей, а два наружных – дубом. Защита гребных винтов этих лодок обеспечивалась специальным кольцевым ограждением. От подводников требовалось изрядное мужество, так как при стрельбе на попадание лодку, находившуюся на глубине до 200 м, таранила торпеда весом до 2 т на скорости до 50 узлов. Последствия таких ударов могли быть очень серьезными. Так, С-233 получила вмятину прочного корпуса по правому борту 1-го отсека.

После развала СССР Балаклавский полигон прекратил свое существование. Плавучие стенды и опытные подводные лодки пошли на лом. Какая-то часть оборудования была вывезена, остальное разграблено частными лицами. Естественно, что никому не пришло в голову сделать на месте знаменитого полигона какой-либо музей, я уж не говорю о мемориальном центре.

Часть территории полигона передана монахам. 22 июля 1993 г. Совет по делам религий при Кабинете министров Украины зарегистрировал устав религиозной организации – Свято-Георгиевского мужского монастыря Симферопольской и Крымской епархии Украинской православной церкви Московской патриархии.

## Глава 11

### Испытания боевых лазеров в Крыму

В 1976 г. главком ВМФ адмирал С.Г. Горшков утвердил задание ЦКБ «Черноморец» на переоборудование среднего десантного корабля проекта 77 °СДК-20 в опытовое судно проекта 10030 «Форос». На нем планировалось испытать лазерный комплекс «Аквилон», который предназначался для поражения корабельных оптико-электронных средств и экипажей судов противника.

Переоборудование корабля проходило на Севморзаводе. В целях сохранения секретности была разработана легенда, что из старого СДК будет изготовлен плавучий погрузчик для корабельных ракет.

Аппарели заменили форштевнем и носовой секцией. Были сформированы бортовые були шириной до полутора метров. Надстройку корабля смонтировали единым модулем с полным оснащением постов и помещений. Установили кран грузоподъемностью 100 тонн. Для снижения шумности все жилые и служебные помещения судна были обработаны звукопоглощающей изоляцией, для этих же целей на корабле появились коффердамы (узкий горизонтальный или вертикальный отсек на судне для разделения соседних помещений).

Дополнительно на корабле установили 2 штуки ДГ-100, 1 штуку ДГ-200 и турбогенератор на 500 кВт. В трюме под твиндеком разместили накопители энергии (конденсаторы) общим весом более 40 т. На корабле установили систему гиросtabilизации «Надир-Скос», без которой невозможно было стабилизировать платформу, на которой находилось «Главное устройство». БЧ-4 оснастили новейшей аппаратурой ЗАС.

После окончания ходовых испытаний и подписания акта приемки в конце 1980 г. корабль с бортовым номером «ОС-90» (в/ч 90427) и заводской классификацией «Форос» был передислоцирован в Феодосию.

Первый лазерный выстрел с корабля был произведен весной 1980 г. Стрельба велась с дистанции 4 км по специальной мишенной позиции – МП-2, находившейся на берегу на полигоне «Песчаная Балка». Первые выстрелы производились с дрейфующего корабля. При первом же выстреле было достигнуто попадание в мишень, зафиксированное специальным тепловым датчиком.

Любопытно, что эффект ослепления противника проверялся на баранах, помещенных на МП-2.

Последующие стрельбы производились с ОС-90 на ходу с разных курсовых углов, скорости и удаления от МП-2. Но КПД лазера был мал, так как энергия луча резко уменьшалась за счет расхождения и прохождения атмосферы с большим содержанием паров воды, испаряющейся с морской поверхности.

В ходе испытаний удалось сбить лучом лазера «низколетящую ракету». Видимо, это был ПТУРС типа «Фаланги».

Стрельба длилась пару секунд, а на подготовку к ней потребовалось более суток. КПД установки составил всего 5 %.

В 1983–1984 гг. на ОС-90 прошли боевую подготовку офицеры БЧ-2 Амурской флотилии. Дело в том, что 17 августа 1984 г. вступил в строй малый артиллерийский корабль МАК-11, построенный на Хабаровском заводе по пр. 1208.1. Это был единственный корабль, построенный по пр. 1208 и оснащенный лазерным излучателем «Аквилон». Остальное вооружение штатное, включая еще две 100-мм пушки Д-10-Т2С. Полное водоизмещение корабля составляло 450 т.

После окончания испытаний ОС-90 был передан Феодосийской школе юных моряков. С началом раздела Черноморского флота корабль был разделан на металл в Инкермане.

Адмирал Горшков буквально загорелся идеей вооружить лазером боевые корабли СССР, включая эсминцы пр. 963, атомные крейсера и авианосцы. Предполагалось, что при стрельбе лазером мощная корабельная силовая установка будет отключена от гребных валов и займется «накачкой» лазера для стрельбы, а корабль будет тихо плыть под вспомогательным дизелем.

Вопроса, на каком флоте проводить испытания корабля с мощным лазером, в советское время не существовало. И вот в начале 1978 г. в Ленинграде приступили к переоборудованию сухогруза «Диксон» в носитель лазерного оружия. Работы по его переоборудованию проходили под руководством конструкторского бюро «Невское». Параллельно на Калужском турбинном заводе началась сборка лазерной пушки. Она должна была стать самой мощной из существующих в СССР боевых лазерных установок. Все работы были засекречены и получили название «Тема “Айдар”». Но это для узкого круга избранных, а для остальных участников проекта лазерная пушка именовалась МСУ, то есть мощная силовая установка, ну а для «лохов» – «опытовый стенд специального назначения».



**Технические данные опытового стенда специального назначения  
проекта 596П «Диксон»**

Водоизмещение, т	9500
Длина, м	150
Ширина, м	18
Осадка, м	6
Скорость хода, уз.	12
Дальность плавания, миль	7350
Экипаж (с испытательной партией), чел.	240
Вооружение	Комплекс специального (лазерного) вооружения «Айдар»

Среди «непосвященных» секретчики распространили «дезу», что на «Диксон» поставили три реактивных двигателя от самолета Ту-154.

На создание «пушки» потребовались огромные средства. Так, разработка адаптивного отражателя (медный отражатель диаметром 30 см, который должен был направлять лазерный луч на противника) стоила примерно 2 млн советских рублей. На его изготовление целое производственное объединение в подмосковном городе Подольске потратило полгода. Необходимая идеальная поверхность была достигнута специальной шлифовкой. Затем отражатель оснастили специально разработанной для него ЭВМ. Компьютер отслеживал состояние поверхности отражателя с точностью до микрона. Если компьютер обнаруживал искажения, он мгновенно подавал команду, и прикрепленные к днищу отражателя 48 «кулачков» начинали молотить по отражателю и выправлять его поверхность с точностью до микрона. А чтобы отражатель не перегревался после контакта с лучом, к нему была прикреплена специальная подкладка из бериллия.

В конце 1979 г. «Диксон» перешел из Ленинграда на Черное море, в Феодосию. В Крыму на судоремонтном заводе им. Орджоникидзе был произведен окончательный монтаж пушки и систем управления. Там же на корабль заселился постоянный экипаж – моряки и шесть сотрудников КГБ.

Первый свой лазерный залп «Диксон» произвел летом 1980 г. Стреляли с дистанции 4 км по специальной мишенной позиции, расположенной на берегу. Мишень была поражена с первого раза, правда, луча как такового и разрушений мишени с берега никто не увидел. Попадание вместе со скачком температуры зафиксировал установленный на мишени тепловой датчик. Как оказалось, коэффициент полезного действия луча составил всего лишь 5 %. Всю энергию луча «съели»

испарения влаги с поверхности моря. Тем не менее, результаты стрельб были признаны отличными<sup>[28]</sup>.

Спору нет, комплекс «Айдар» теоретически мог эффективно действовать в космосе. О прожекторских деталях, например, создания боевого космического аппарата, я не говорю.

Но для вооружения надводных кораблей «Айдар» был явно негоден.

Помимо низких боевых характеристик, система была громоздка и сложна в эксплуатации. На подготовку пушки к выстрелу уходило более суток, сам выстрел длился 0,9 секунды. Для борьбы с атмосферой, поглощающей лазерное излучение, ученые придумали пускать боевой луч внутри так называемого луча просветления. Уже первые результаты, полученные в ходе стрельб, позволили конструкторам и представителям военного ведомства судить о высокой эффективности и перспективности данного вида оружия. Например, было установлено, что достаточно даже самого незначительного прожиг стабиллизатора или планера крылатой ракеты для того, чтобы набегающий поток воздуха развалил бы ее на части. Были получены данные и о том, в каком виде могут компоноваться боевые лазерные установки, на каких классах военных кораблей их можно устанавливать.

В результате удалось несколько повысить боевую мощь лазера, который уже мог прожигать обшивку самолета, но, к сожалению, на незначительном (400 м) расстоянии. Испытания лазера на «Диксоне» в Феодосийском заливе были завершены к 1985 г.

Любопытно, что в Севастополе «Диксон» поставили особняком от боевых кораблей на 12-й причал Северной бухты. Подходы к пирсу обнесли бетонным забором высотой четыре метра. Натянули проволоку, пустили ток, установили строжайший пропускной режим. С моряков и гражданских специалистов взяли подписку «о неразглашении».

Так и простоял «Диксон» до раздела Черноморского флота. Кто-то догадался передать его Украине. А затем «под маркой о недопустимости передачи Украине сверхсекретного корабля был списан на слом и “Диксон”, официально исключенный из состава Черноморского флота 30 июня 1993 года. Корабль был полностью разграблен, а документация по проведенным испытаниям бесследно исчезла. По неофициальной информации конечным пунктом назначения “Диксона” была Индия, где корабль-гиперболоид и был окончательно разобран на металлолом»<sup>[29]</sup>.

По другим источникам, «в то же самое время в западных средствах массовой информации появилась информация о закупке Министерством

обороны США на одном из судостроительных заводов Украины партии металлолома, состоящей из нескольких военных кораблей СССР. В трюме одного из них представители американского военного ведомства обнаружили 35-мегаваттные силовые генераторы, специальные поворотные механизмы, холодильные установки большой мощности и другое оборудование, анализ которого позволил сделать вывод о том, что в свое время корабль нес на борту лазерное оружие. Впрочем, Пентагон немедленно засекретил любую информацию о технических возможностях новейшего советского оружия и его компонентов»<sup>[30]</sup>.

## Глава 12

### Крым космический

Крым – это курорт, Крым – это базы Черноморского флота. Но при чем тут космос? Начну с того, что под Евпаторией 12 февраля 1961 г. был введен в строй Центр дальней космической связи (ЦДКС).

В этот день ЦДКС начал работу по управлению первой в мире межпланетной станцией «Венера-1». Связь с «Венерой-1» поддерживалась в течение 7 суток и прекратилась 19 февраля, когда станция находилась на расстоянии около 2 миллионов километров от Земли. Причем, причина потери контакта связана не с работой ЦДКС, а с неверной конструкцией бортовой автоматики.

Дальность же передающей антенны ЦДКС достигала 5 млрд км.

Евпаторийский центр, именовавшийся просто НИП-16, строился силами военных. Гражданские специалисты участвовали в монтаже и отладке аппаратуры систем, которые разрабатывались в НИИ-885, СКБ-567, ЦНИИ-173, МНИИ-1.

Евпаторийский центр, именовавшийся просто НИП-16, строился силами военных. Гражданские специалисты участвовали в монтаже и отладке аппаратуры систем, которые разрабатывались в НИИ-885, СКБ-567, ЦНИИ-173, МНИИ-1.

Строительство и функционирование ЦДКС было полностью засекречено. Вплоть до конца 1970-х гг. телерепортажи из центра начинались словами «Говорит и показывает Москва». Солдат и младших командиров в ЦДКС отбирали среди благонадежных выпускников техникумов. Само собой разумеется, что они сразу же подписывали обязательства никогда и никому не рассказывать, где они служили и что видели.

В 1994 г. ЦДСК отошел Украине. В том же году на базе воинских частей, обслуживавших Центр, был создан Украинский национальный центр. В 1997 г. он был подчинен украинскому агентству космонавтики. С 1995 г. по 2002 г. Центр вел управление первым украинским спутником «Сич-1».

К 2012 г. в Центре имелось оборудование:

- 70-м антенна П-2500 (РТ-70) на 3-й площадке;
- 32-м антенна П-400 на 2-й «передающей» площадке;
- две антенны по 25-м КТНА-200 на 1-й площадке;

- три антенны АДУ-1000 (8 чашек по 16 метров, «Плутон»), расположенные на 1-й и 2-й площадках;
- сдвоенный 50-см оптический телескоп АЗТ-28 (Квантовая оптическая система «Сажень») на 1-й площадке;
- телескоп АЗТ-8 ( $D=700$  мм,  $f=2400$  мм) на первой площадке;
- антенна ТНА-400 в Школьном. По состоянию на 2012 год оборудование в Школьном разграблено. Корпуса разобраны. Сама антенна пока сохранилась.

30 марта 2014 г. личный состав 1-й, 2-й и 3-й площадок Евпаторийского центра дальней космической связи принял российскую присягу. И над Центром был поднят флаг Российской Федерации.

Летом 1968 г. на КИП-10 под Симферополем построили пункт управления луноходом (ПУЛ), его разместили на втором этаже здания лаборатории. В сентябре 1968 г. был готов лунодром. Лунодром площадью в один гектар ( $120 \times 70$  м) очень походил на некоторые участки лунной поверхности. К этому времени советские ученые хорошо представляли свойства лунного грунта, знали его плотность, глубину мягкого слоя, и имелась модель Луны с вероятностью распределения камней и кратеров. Этот «лунный ландшафт» создавался под руководством крупнейшего советского геохимика академика Александра Павловича Виноградова. Для возвышенностей понадобилось более 3 тысяч кубометров грунта. Кроме того, вырыли 54 кратера диаметром до 16 м, разместили около 160 камней различных размеров, а всю площадь (почти 1600 кв. м) покрыли ракушечником, покрашенным в серо-черный цвет, слоем 20 см. Ракушечник по своим свойствам – пористость и плотность – соответствовал установленным свойствам лунного грунта. Как потом убедились экипажи, лунодром почти ничем не отличался от настоящей Луны.

При разработке системы дистанционного управления лунохода широко использовались как эвристические методы, так и натурное моделирование.

В процессе испытаний решались следующие задачи: отработка систем управления движением (СУД); оценка технико-эксплуатационных параметров; имитация конкретных ситуаций, возникающих в процессе эксплуатации лунохода, с целью выбора оптимальных способов маневрирования.

При отработке СУД, которая предусматривает проверку разработанных приемов вождения, выхода из аварийных ситуаций, тренировки экипажа и т. д., ходовой макет (ХМ) может существенно отличаться от лунохода. В этом виде ходовых испытаний важно выдержать соотношение между

габаритами планетохода и элементами рельефа поверхности, иметь схожесть по тягово-сцепным свойствам и колебаниям телевизионной камеры, устанавливаемой на луноходе. Движение ходового макета должно осуществляться в натурном масштабе времени.

Для лунной поверхности характерна контрастность теней и освещенных участков, вследствие отсутствия атмосферы. При наблюдении за поверхностью по телевизионному экрану в некоторой степени этот фактор может быть воспроизведен путем искусственного увеличения контрастности картинки на экране.

«Такого дикого ландшафта никому из нас еще не доводилось видеть. Воронки, рвы, траншеи, каменные глыбы, гравийные стены, песчаные скаты. Среди нагромождения камней, песка, гравия, булыжников сиротливо стоял луноход. Чуть защемило сердца у автолюбителей: жаль стало машину... После сигнала луноход пошел. По рыхлому песку, по разбегающемуся гравию, по скальным породам. Вправо, влево, отходил назад, объезжал ямы, спускался в кратеры и выползал наверх. Вот подошел к гравийной почти отвесной стене. Неужели возьмет? Таковую стену не преодолел бы ни один танк. А луноход пошел, пошел, взбираясь на стену. Новая команда. Машина покатила вниз все быстрее и быстрее и, когда уже казалось, что вот-вот она перевернется, плавно затормозила и остановилась».

«Когда я в первый раз увидел картинку с лунохода, хотя видел до этого много раз картинку при испытаниях на “лунодроме”, это было “небо и земля”, – вспоминал Г.Н. Роговский. – Мы увидели там лишь какие-то черно-белые пятна. Определить, где камни, где кратер, казалось, было невозможно. Требовался большой навык, большой опыт, чтобы разобраться в этом хаосе. Кратер, например, был виден в виде темной полоски, поскольку камеры стояли очень невысоко, на уровне глаз сидящего на стуле человека. Поэтому поначалу часто въезжали в кратеры. А въезжаешь в кратер – начинаются неприятности. Стенки у него рыхлые, луноход начинает буксовать, его сносит.

– И при этом надо учитывать еще вот что. Мы хоть и говорим, что на луноходе стояло телевидение, а в общем-то, это телевидением назвать было нельзя, – добавил О.Т. Ивановский. – Это было, скорее, слайдовидение. На передачу одного кадра уходило от трех до 20 секунд в зависимости от рельефа! А ведь в нормальном телевидении – 25 кадров в одну секунду. Поэтому динамика движения воспринималась рывками. Есть статичный кадр. Он стоит, например, шесть секунд, а потом на его место приходит следующий статичный кадр. И учтите еще задержку прихода сигнала с

Луны. Это было очень трудно – воспринимать окружающую луноход обстановку, ориентироваться. Чтобы закончить эту тему по работе экипажа, я скажу следующее: работа для этих ребят была чрезвычайно сложная. Не случайно у нас было две смены, две пятерки. Два часа – и люди больше уже работать не могли. Через два часа они уже были измочалены и больше работать не могли. В основном эта нагрузка ложилась на водителя, потому что управление движением было в его руках. Все эти проблемы очень осложняли и без того тяжелую работу. Физически тяжелую. Экипажи, ведь, отвечали за жизнь лунохода. И когда возникали какие-то сложные ситуации, а вокруг было много советчиков. Бабакин говорил: “Нет, ребята. Вы все валите отсюда. Есть экипаж, есть командир. Пусть он и принимает решение”»<sup>[31]</sup>.

В ходе проектирования многоразового космического корабля «Буран» были построены летающие модели аппарата в масштабе 1: 3 и 1: 2, получившие название «беспилотные орбитальные ракетопланы» (БОР).

Для запуска аппаратов БОР-1, БОР-2 и БОР-3 по суборбитальной траектории КБ Омского авиазавода на базе серийной одноступенчатой баллистической ракеты 8К63 разработало модификацию 8К63Д. Общая длительность полета достигала 15 минут, из которых длительность экспериментального участка входа и полета в атмосфере составляла около 30 секунд.

Из соображений секретности было целесообразно сажать БОР-4 во внутренние моря – Черное, Каспийское или Аральское. Но конструкторы очень боялись промахнуться и в конце концов выбрали Индийский океан.

4 июня 1982 г. с полигона Капустин Яр был произведен первый зачетный запуск «штатного» КА БОР-4. Это событие ТАСС представило как запуск очередного ИСЗ «Космос-1374».

Сделав 1,25 витка, БОР-4 вошел в атмосферу с боковым маневром на 600 км вправо от плоскости орбиты и приводнился примерно в 560 км от Кокосовых островов в Индийском океане.

«Спасением» БОРа-4 занималась целая эскадра из боевых и исследовательских судов. Плававший на воде БОР-4 был обнаружен спасательным судном Черноморского флота «Ямал». Замечу, что в момент обнаружения КА над нашими кораблями висели два патрульных самолета «Орион» с американскими и австралийскими опознавательными знаками.

Первым делом специальным сигналом была блокирована система самоликвидации БОРа-4. На нем находилось два пороховых заряда, в каждом имелось по 6 кг тротила, чего было достаточно, чтобы разнести и аппарат, и всех, кто попытался бы поднять или транспортировать его. Затем

с большим трудом БОР-4 был поднят на борт «Ямала».

Следует заметить, что командование Черноморского флота для проведения поисковой операции сформировало целую эскадру кораблей, базировавшихся на Севастополь.

С 1 ноября 1968 г. начался прием лесовозов в состав Военно-Морского Флота, которые были оборудованы и переведены в класс экспедиционно-океанографических судов и получили названия «Апшерон», «Диксон», «Донбасс», «Даурия», «Баскунчак», «Севан», «Тамань», «Ямал». Танкер «Ханой» был переименован в танкер «Ахтуба». Таким образом, к концу 1968 г. завершилось формирование постоянного состава Черноморской эскадры специального назначения.

В 1974 г. штаб эскадры перевели в подчинение Тихоокеанскому флоту во Владивосток, а из судов эскадры сформировали Черноморскую 3-ю бригаду кораблей поисково-спасательного обеспечения полетов космических объектов.

Следующий пуск БОР-4 был произведен 16 марта 1983 г. Ему был присвоен «псевдоним» «Космос-1445». Параметры его орбиты: перигей – 207 км, апогей – 230 км. Приводнение состоялось в районе Кокосовых островов. На сей раз за советскими судами, осуществлявшими операцию «Блеск» – спасение БОР-4, наблюдал не только «Орион», но и американские и австралийские разведывательные суда.

В Севастополе «Ямал», доставивший БОР-4, встретил руководитель отряда космонавтов Герман Титов. Причем в целях «конспирации», несмотря на всю свою известность, Титов в Севастополе был только в штатском.

При последующем анализе хода операции Титов учел активное противодействие иностранных флотов и обратился напрямую в Военно-промышленную комиссию по Совмине СССР: «В условиях повторной посадки в нейтральных водах мы не сможем обеспечить режим секретности. Считаю, что велика вероятность перехвата американцами <... > предлагаю перенести место посадки в Черное или Каспийское море».

Основанием для опасений стало то, что точность приводнения «Космоса-1374» не просто совпала с расчетной, а оказалась гораздо лучше ожидаемой.

Однако, несмотря на обращение Титова, было принято решение повторить уже отработанную методику эвакуации. Поэтому второй полет БОРа-4 («Космоса-1445») также был произведен с приводнением в районе Кокосовых островов.

Как и в 1982 г., в район Кокосовых островов пришли наши корабли



«Апшерон», «Донбасс» и «Ямал». Встреча состоялась 9 марта 1983 г. в точке с координатами 14°30' ю.ш., 95° в.д., а 14–15 марта вся группа перешла в расчетный район приводнения – 17°48' ю.ш., 97°51' в.д. Все суда рассредоточились по периметру эллипса рассеивания, чтобы максимально быстро найти космический аппарат и поднять его на борт.

К месту приводнения аппарата подошла целая эскадра советских кораблей, которые активно начали подъем аппарата. Патрульные самолеты «Орион» проходили так близко над палубами советских кораблей, что воздушная волна чуть ли не сбивала людей с ног.

Поражает глупость наших адмиралов и политиков. Почему в установленном порядке нельзя было объявить место приземления БОРа-4 районом учения с участием боевых противокорабельных и зенитных ракет? Ну, сбили бы «Орион». А кто просил его соваться в закрытый район?

В Севастополе «Космос-1445» вновь встречала государственная комиссия во главе с Г.С. Титовым, который на этот раз был в генеральской форме.

В итоге после операции по подъему БОРа-4 («Космоса-1445») терпение правительства СССР лопнуло, и место приводнения БОРов-4 решили перенести в Черное море.

Очередной БОР-4 («Космос-1517»), запущенный 27 декабря 1983 г., весьма точно приземлился в северо-западной части Черного моря и был благополучно найден и поднят на борт все тем же судном «Ямал». Кроме «Ямала» в обеспечении этого запуска участвовали корабли Черноморского флота: противолодочный крейсер «Ленинград» с палубными вертолетами Ка-25, поисково-спасательные суда «Донбасс» и «Севан», а также гидросамолеты Бе-12. Однако последний БОР-4 («Космос-1614»), запущенный 19 декабря 1984 г. и приводнившийся западнее Севастополя, найти не удалось.

Следует заметить, что траектория спуска черноморских аппаратов БОР-4 начиналась над Северной Атлантикой и на высоте 80–60 км проходила через воздушное пространство ряда европейских государств, в том числе стран – членов НАТО: юго-западной части Англии, Бельгии (практически над штаб-квартирой НАТО в Брюсселе) и ФРГ. Таким образом, был создан прецедент полета над иностранными государствами ниже 100 км – неофициальной границы космоса.

С подачи западных разведок европейские СМИ подняли шумиху о том, что де русские создали какую-то новую МБР, способную появляться с противоположной стороны. Военные и правительства США и Англии прекрасно знали, что БОР-4 – исследовательский аппарат, но предпочитали

помалкивать. Любопытно, что официальных протестов (дипломатических нот) со стороны НАТО по поводу пролета БОР-4 так и не последовало.

В заключение стоит рассказать об испытаниях на Феодосийском полигоне спускаемых аппаратов космических кораблей.

Феодосия оказалась самым удобным местом в бывшем СССР, которое больше всего подходило для отработки одной из самых ответственных этапов космического полета – этапа посадки спускаемых аппаратов космических кораблей при возвращении на Землю. Дело в том, что спускаемый аппарат мог приземляться не только на сушу, но и на воду. Поэтому был необходим пространственный полигон, включавший в себя и море, и сушу, и имевший внешне-траекторные измерения. Кроме того, для проведения испытаний необходимы были чистое и ясное небо, хорошая видимость и большое количество теплых солнечных дней.

Летом 1960 г. главный конструктор С.П. Королев и главнокомандующий ВВС К.А. Вершинин прилетели в Крым. Им доложили, что из всех приморских городов Крыма с равнинной местностью в Феодосии больше всего солнечных дней в году. Там находился сухопутный и морской полигон «Песчаная Балка», который хорошо сочетался с акваторией Феодосийского залива, оснащенный высокоточными измерительными комплексами. На аэродроме «Кировское» в 50 км от центра полигона-50 базировался испытательный полк с летным и инженерно-техническим составом, имевший большой опыт проведения испытаний авиационной техники и вооружения.

В 1960 г. своими полигонами (сухопутным и морским) Феодосия дополнила Звездный городок и космодром «Байконур», где производились испытания космических кораблей, их парашютных систем и систем мягкой посадки. С.П. Королев посещал Феодосию и аэродром «Кировское» в 1960, 1962 и 1964 гг.

Летчики строевых частей Ю.А. Гагарин, Г.С. Титов, А.Г. Николаев, П.Р. Попович, В.Ф. Быковский, В.М. Комаров, П.И. Беляев, А.А. Леонов, Б.В. Воынов, Е.В. Хрунов, В.В. Горбатко, Г.С. Шонин и другие составили первый отряд космонавтов (первые 20 человек). Все они были летчиками-истребителями, примерно одинакового уровня летной подготовки. Летали на истребителях МиГ-17 в простых и сложных метеорологических условиях.

21 мая 1960 г. группа будущих космонавтов прибыла на аэродром «Кировское» для выполнения программы парашютных прыжков на море. Группа проживала на аэродроме в профилактории летного состава.

В апреле – мае 1963 г. на базе 3-го управления ГНИКИ ВВС проходила

тренировку первая женская группа отряда космонавтов. В состав группы входили: В.В. Терешкова, И.Б. Соловьева, В.Л. Пономарева, Т.Д. Кузнецова, Ж.Д. Еркина. Большинство из них до зачисления в отряд космонавтов занимались парашютным спортом. Одновременно с ними проходила подготовку к полетам в космос во главе с В.Ф. Быковским и мужская группа космонавтов – Б.В. Волынов, А.А. Леонов, Е.В. Хрунов. Жили они на аэродроме «Кировское» в профилактории летного состава при лазарете гарнизона.

Тренировки групп космонавтов с выполнением парашютных прыжков на сушу и на море выполнялись с самолетов Ил-12, Ан-2 и вертолета Ми-6. Прыжки выполнялись на аэродроме «Кировское» и в районе Феодосийского залива. Прыжки обеспечивали летный, инженерно-технический состав и группа руководства полетами испытательного авиаполка.

В Феодосии тренировались, отрабатывали варианты покидания спускаемых аппаратов космических кораблей, в случае их посадки на водную поверхность, все космонавты бывшего Советского Союза и многие космонавты иностранных государств перед полетом в космос.

Весной 1963 г. впервые над полигоном «Песчаная Балка» был произведен сброс макета спускаемого аппарата с самолета Ан-12, пилотируемого дважды Героем Советского Союза летчиком-испытателем Ахет-Ханом Султаном. В дальнейшем экипаж ЛИИ Минавиапрома под руководством летчика-испытателя Амет-Хана Султана на полигоне «Песчаная Балка» с самолета Ан-12 выполнил 12 сбросов спускаемых аппаратов космического корабля «Восход».

В январе 1962 г. в Феодосии был создан филиал по отработке парашютных систем – НИИ АУС (Научно-исследовательский институт аэроупругих систем).

Отработка парашютных систем для космической техники была совершенно новым направлением и стала неотъемлемой составной частью испытаний всех систем спускаемых аппаратов, пилотируемых и беспилотных космических кораблей, специальных капсул и автоматических межпланетных космических станций.

Непосредственно летные эксперименты на вертолетах Ми-6 и Ми-8 выполняли испытатели второй авиационной эскадрильи испытательного авиационного полка 3-го управления.

В период с 1972 по 1991 г. силами Центра подготовки космонавтов (ЦПК) и персонала Феодосийских полигонов была обеспечена подготовка более 30 экипажей космонавтов как Советского Союза, так и других стран –

ЧССР, ПНР, ГДР, Вьетнам, Куба, Монголия, Болгария, Франция, Индия, САР, Япония, Англия, Австрия, Германия. Все тренировки проводились в районе Феодосийского залива. Отрабатывались экипажи космических кораблей «Союз», «Союз» – «Аполлон», «Алмаз», ДОС-7К, «Союз-Т», «Буран».

Кроме совместного проведения тренировок в 1972–1987 гг. специалисты ЦПК совместно с поисково-спасательной службой Черноморского флота участвовали в испытаниях образцов космической и поисково-спасательной техники и учебно-методических сборах по обеспечению подготовки космонавтов, проводимых на базе Крымской ВМБ на озере Донузлав. Проводились и испытания катера пр. 14010 для поисково-спасательного комплекса Ил-76к, экспериментальные исследования по оценке жизнедеятельности экипажа в спасательном аппарате и после покидания его при волнении моря 5 баллов, испытания спасательного катера на воздушной подушке «Барс». Распад Союза и фактическая аннексия Крыма Киевом привели к переносу баз тренировок космонавтов на Кавказ. Так, в 1991 г. в Феодосийском заливе была проведена последняя тренировка космонавтов. Возобновились они в 1993 г. в районе Анапы.

## **Раздел III**

### **Сухопутные войска и береговая оборона**

## Глава 1

### Сухопутные войска и части ПВО

Крым был освобожден от германско-румынских захватчиков в ходе Крымской стратегической операции (Третьего Сталинского удара). Операция проводилась силами 4-го Украинского фронта (всего 278,4 тыс. чел.) и Отдельной Приморской армии.

В составе Приморской армии находились 12 стрелковых дивизий, две стрелковые и одна танковая бригады, всего 143,5 тыс. человек. В боевом составе армии было 92 367 человек, 961 полевое орудие, 257 зенитных орудий, 824 миномета, 399 различных реактивных установок, 212 танков, 7 САУ.

После освобождения Крыма там почти в полном составе осталась Приморская армия. Первое время она находилась в подчинении Ставки.

В начале 1945 г. состав Приморской армии подвергся сокращению. В итоге к 1 мая 1945 г. там состояли 315-я и 414-я стрелковые дивизии, 42-я гвардейская пушечная артиллерийская бригада, 210-й гвардейский и 79-й зенитные артиллерийские полки, а также 57-й, 67-й, 664-й и 449-й отдельные зенитные дивизионы.

А в июне 1945 г. на базе Приморской и 22-й армий был создан Таврический военный округ со штабом в Симферополе. Территория военного округа, помимо Крыма, охватывала Запорожскую и Херсонскую области.

Кроме стрелковых соединений в составе войск округа имелась сформированная на базе 126-й Горловской стрелковой дивизии 28-я Горловская механизированная дивизия, дислоцированная в Симферополе.

В июне 1956 г. территория и войска Таврического военного округа были переданы в подчинение Одесского военного округа. В 1957 г. 28-я Горловская механизированная дивизия и стрелковые соединения переформировывались в мотострелковые дивизии. Войска, дислоцированные в Крыму, объединялись управлением 32-го армейского корпуса.

В 1970—1980-е гг. в состав 32-го армейского корпуса входили 126-я Горловская и 157-я мотострелковые дивизии. 1 декабря 1989 г. 126-я дивизия, дислоцированная в Симферополе, была исключена из состава 32-го армейского корпуса и передана в подчинение Черноморского флота как 126-я Горловская дивизия береговой обороны. 157-я мотострелковая

дивизия была преобразована в базу хранения военной техники № 5378.

1 октября 1995 г. из состава 126-й дивизии был сформирован отдельный батальон морской пехоты Новороссийской ВМБ. В 1996 г. 126-я дивизия была расформирована, боевую технику и вооружение поровну поделили между РФ и Украиной, а все военные городки и другие стационарные объекты передали Украине.

От сухопутных частей перейдем к системе ПВО Крыма, которая состояла из частей Черноморского флота и ПВО страны.

На 1 января 1947 г. 4-я истребительная авиадивизия Черноморского флота имела в своем составе: 32-й ИАП (Геленджик), 34-й ИАП (Альма, Токмак), самолеты «Китти-Хаук», 25-й ИАП (Одесса), 62-й ИАП (Джанкой), самолеты «Аэрокобра». В состав ВВС ЧФ входили также: 63-й ИАП (Октябрьское), самолеты «Китти-Хаук», 60-й ИАП (Одесса), самолеты «Аэрокобра», 39-я ОАЭ (Сарабуз), самолеты «Аэрокобра».

В феврале 1947 г. 132-я дивизия ПВО ЧФ была переименована в 79-ю дивизию ПВО ЧФ, а 14 апреля 1947 г. дивизию переформировали в 30-ю бригаду ПВО ЧФ.

На 1 сентября 1948 г. 4-я истребительная авиадивизия ЧФ имела в своем составе: 60-й ИАП (Кача), самолеты Р-40, Р-63; 62-й ИАП (Бельбек), самолеты Р-40, Як-11; 329-й ИАП (Геленджик), самолеты Р-40, Як-11, Як-9; 241-й ИАП (Евпатория), самолеты Р-63, Як-11; 326-й ИАП (Сарабуз, Гвардейское), самолеты Р-40, Як-11; 39-ю ОАЭ (Кача).

На 1 января 1954 г. в состав Черноморского флота входило 130 боевых кораблей, катеров и подводных лодок, 186 боевых кораблей и катеров специального назначения. В состав ВВС Черноморского флота входили: 4-я истребительная авиадивизия (6-й и 241-й ИАП в Каче, 661-й ИАП – в Песчаном); 49-я истребительная авиадивизия (62-й и 628-й ИАП в Бельбеке, 633-й ИАП на Херсонесе); 527-я истребительная авиадивизия (329-й, 326-й, 1727-й ИАП в Керчи); 181-я истребительная авиадивизия (53-й, 351-й, 925-й ИАП в Евпатории). Всего 245 истребителей МиГ-17 и 88 истребителей МиГ-15. Наземные средства ПВО включали в себя: 144 орудия калибра 100 мм, 70 – 85-мм, 24 – 57-мм, 106 – 40-мм и 37-мм, 34 прожектора сопровождения, 40 полковых прожекторов.

В ходе сокращений 1960 г. управление дивизии, а также 433-й и 628-й авиаполки, вооруженные истребителями МиГ-17, были расформированы, а 62-й авиаполк, вооруженный истребителями МиГ-19СВ и МиГ-19П, передан в состав 1-й дивизии ПВО. С поступлением на вооружение истребителей-перехватчиков Су-15 авиапарк полка в 1968 г. был обновлен, а в начале 1990-х гг. 62-й авиаполк ПВО в Бельбеке начал перевооружаться

истребителями Су-27. Полк успел получить 14 новых машин, параллельно продолжая эксплуатировать Су-15ТМ, полученные в 1974–1976 гг.

Несколько слов стоит сказать о 181-й истребительной авиадивизии (53-й, 351-й и 925-й ИАП). Закончив войну в Германии, с ноября 1945 г. 53-й ИАП базировался в Крыму. В мае 1953 г. 181-я истребительная дивизия была передана в состав ВВС ЧФ. 53-й ИАП, вооруженный истребителями МиГ-15, в феврале 1957 г. был передан в ПВО страны. В августе–сентябре 1960 г. на базе части, с 1952 г. дислоцировавшейся в Евпатории, был сформирован 349-й зенитный ракетный полк ПВО. В 1967 г. полк в дополнение к ЗРК С-75 получил комплексы С-125, а в июле 1968 г. был развернут в 206-ю ракетную бригаду. В 1975 г. в бригаду поступили ЗРК С-200 «Вега», группа дивизионов которых развернулась севернее Евпатории, близ поселка Черноморское.

Наименование «Евпаторийского» (с сохранением ордена Александра Невского) формирование ПВО с управлением в Евпатории получило в составе Вооруженных сил Украины. К 2011 г. 206-я зенитно-ракетная бригада базировалась в районе Евпатории и имела 10 ракетных дивизионов, два из которых были оснащены комплексами С-200, два – С-75 и шесть – С-125.

Летом 1946 г. в Крыму был сформирован 1007-й зенитный полк, оснащенный 100-мм пушками КС-19. Полк был переведен в Большой Севастополь. В 1958 г. на базе полка был сформирован 1007-й зенитный ракетный полк, базировавшийся также в Севастополе. Первоначально он был оснащен ЗРК С-75.

В июне 1961 г. на базе полка была сформирована 174-я зенитная бригада, оснащенная комплексом С-125. В 1969 г. ряд дивизионов бригады получили С-200 взамен С-125.

К 1991 г. 174-я бригада 8-й отдельной армии ПВО, состоявшая из семи ракетных дивизионов, базировалась в Большом Севастополе. Два дивизиона были оснащены комплексами С-200, пять дивизионов – комплексами С-75. В системе управления бригада имела АСУ «Сенеж-М».

В начале 1991 г. в бригаду поступили ЗРК С-300ПС.

С ноября 1944 г. ПВО Севастополя обеспечивал 1-й гвардейский зенитный полк. В мае 1949 г. он получил наименование 1014-го гвардейского Севастопольского зенитного полка и вошел в 100-ю зенитную артиллерийскую дивизию Черноморского флота.

С конца 1961 г. по начало 1962 г. полк был перевооружен на ЗРК С-75 и в мае 1962 г. заступил на боевое дежурство в районе Феодосии.

Во второй половине 1966 г. полк получил и поставил на боевое



дежурство ЗРК С-200 «Ангара», а во второй половине 1970-х гг. их заменили С-200 «Вега».

В 1990 г. 1014-й гвардейский Севастопольский ракетный полк дислоцировался в районе Феодосии. Он состоял из 6 дивизионов, два из которых были оснащены комплексами С-200, а четыре – С-75.

В начале 1991 г. в полк стали поступать ЗРК С-300ПС.

В 1960-х гг. «для наращивания маловысотного радиолокационного поля в интересах Войск ПВО страны в составе ЧФ находились: три корабля воздушного наблюдения (КВН), переоборудованных из ТЩ пр. 248, с РЛС МР-500; две подводные лодки радиолокационного дозора пр. 64 °С-149, С-151, с РЛС МР-200.

На 31 декабря 1965 года в составе ЧФ 6 кораблей 150-й ЮРК, вооруженных ЗРК (КРЛ “Дзержинский” – ЗРК “Волхов”; БПК “Комсомолец Украины” – 2 ЗРК “Волна”, ГБПК “Сообразительный” – 2 ЗРК “Волна”; БПК “Проворный” – 2 ЗРК “Волна”; БПК “Отважный” – 2 ЗРК “Волна”; ЭМ “Бравый” – ЗРК “Волна”), Всего 10 комплексов.

В мае 1968 года для повышения боевой устойчивости сил и объектов флота от ударов низколетящих самолетов, учитывая опыт войны 1967 года на Ближнем Востоке, на флоте установлены 252 нештатные установки МЗА и ЗПУ (12,7– 57 мм). Из них 160 на береговых объектах и аэродромах, 92 – на кораблях и вспомогательных судах флота. На кораблях расконсервированы и введены в строй 62 АУ калибра 14,5—57-мм. Отработаны расчеты нештатных МЗА и ЗПУ. 25 % нештатных установок постоянно несут боевое дежурство на ПВО...

Корабельные средства ПВО: ЗРК – 43, ЗАК – 247, ПЗРК – 41. Береговые средства ПВО: ЗРК – 8, ЗАК и ЗУ – 132, ПЗРК – 88. Всего целевых каналов на флоте – 296. Флот способен при отражении первого массированного удара уничтожить до 39 воздушных целей...

На 10 октября 1983 года Черноморский флот для решения задач ПВО имел: 73 корабельных ЗРК, в том числе 34 коллективной обороны; 272 корабельных ЗАК и ЗУ; 8 ЗРК “Стрела-10”, 12 ЗСУ “Шилка”; 142 береговые зенитные артиллерийские и пулеметные установки (192 ствола). Для усиления объектовой ПВО кораблей и береговых частей на флоте имелось 68 корабельных установок МТУ-4 для применения ПЗРК “Стрела-3”, 88 ПМ ЗРК “Стрела-2,3” в частях БРАВ и ПА, ВВС.

На январь 1985 года флот имел 71 корабельных ЗРК (2 “С-300Ф”, 9 “Шторм”, 23 “Волна”, 36 “Оса-М (А)”, 1 “Ураган”), 320 ЗАК, 8 расчетов КПУНИА, к решению задач РЛД подготовлено 19 кораблей.

На 1 декабря 1987 года Черноморский флот по вопросам

противовоздушной обороны взаимодействовал с 8-й и 19-й ОА ПВО, ВВС ОдВО, ПВО НРБ.

В течение всего этого времени ПВО Черноморского флота поддерживалась на таком уровне, что была способна уничтожить до 50 самолетов в первом массированном авиационном ударе противника»<sup>[32]</sup>.

До 1979 г. в отдельном полку морской пехоты ЧФ была зенитно-ракетная батарея в составе взвода ЗСУ-23—4 «Шилка», зенитного ракетного взвода, оснащенного комплексом «Стрела-1» на боевых машинах 9А31, созданных на базе БРДМ. В каждом батальоне морской пехоты был ЗРВ, вооруженный ПЗРК «Стрела-3» 9к34.

С 1979 г. в бригаде был развернут зенитно-ракетный артиллерийский дивизион. В составе ЗРАД были две батареи ЗСУ-23—4 «Стрела-10» на базе МТЛБ.

Как уже говорилось, в 1989 г. в состав Черноморского флота была введена Горловская мотострелковая дивизия Береговой обороны. В составе дивизии имелся 2530-й зенитно-ракетный полк, на вооружении которого состояли ЗРК «Оса» и «Игла И-1». В мотострелковых полках – зенитно-ракетные дивизионы двухбатарейного состава ЗРК «Игла» на базе БМП-2, БТР и ЗУ-23—2.

В 1972 г. на мысе Херсонес в Большом Севастополе началось строительство РЛС «Днепр», входившей в ОРТУ СПРН (Отдельный радиотехнический узел системы предупреждения о ракетном нападении) «Николаев».

РЛС «Днепр» была создана на базе РЛС «Днестр-М». По сравнению с ней у «Днепра» в два раза был увеличен сектор обзора по азимуту в каждой из двух антенн путем из «запитки» с двух сторон. Суммарный сектор обзора по азимуту составил 120°. Рупор антенны был укорочен по высоте с 20 до 14 метров. Была улучшена точность измерения по углу места за счет установки в антенну поляризационного фильтра.

Наличие более мощных ЭВМ позволило обеспечить значительное увеличение дальности обнаружения головок баллистических ракет – до 5000 км. Увеличилась пропускная способность РЛС за счет введения более мощных ЭВМ (модификации М4—2М).

В 1977 г. РЛС «Днепр» была поставлена на боевое дежурство. Вскоре она прошла модернизацию и получила название «Днепр-М 5Н86М».

Введение в строй «Днепра» позволило контролировать все полеты ракет в юго-восточном направлении от Крыма, в том числе на территориях Турции, Саудовской Аравии, Израиля и части Ирана. Во время первой войны в Персидском заливе именно она первой обнаружила пуски

иракских ракет «Скад».

Станция также обнаружила первый пуск баллистической ракеты «Иерихон» на испытаниях в Израиле.

В 1997 г. было заявлено о полном переходе финансирования станций на Россию.

В феврале 2005 г. года Министерство обороны Украины потребовало от России увеличить оплату, но Москва отказалась, напомнив, что соглашение 1992 г. заключалось на 15 лет. То г – да в сентябре 2005 г. Украина начала процесс передачи РЛС в подчинение НКАУ, имея в виду переоформление соглашения в связи с изменением статуса РЛС. Россия не может воспрепятствовать доступу американских специалистов к РЛС. При этом России пришлось бы ускоренными темпами разворачивать на своей территории новые РЛС «Воронеж-ДМ», что она и сделала, поставив на дежурство узлы под краснодарским Армавиром и калининградским Светлогорском.

В декабре 2005 г. президент Украины Виктор Ющенко сообщил о передаче США пакета предложений относительно сотрудничества в ракетно-космической сфере. После их оформления в соглашение американские специалисты получают доступ на объекты космической инфраструктуры, находящиеся в подчинении национального космического агентства Украины (НКАУ), включая две радиолокационные станции «Днепр» системы предупреждения о ракетном нападении (СПРН) в Севастополе и Мукачево.

В марте 2006 г. министр обороны Украины Анатолий Гриценко заявил, что Украина не будет сдавать в аренду США две станции предупреждения о ракетном нападении в Мукачево и Севастополе.

В июне 2006 года генеральный директор НКАУ Юрий Алексеев сообщил, что Украина и Россия договорились об увеличении в 2006 г. платы за обслуживание в интересах российской стороны РЛ С в Севастополе и Мукачеве «в полтора раза».

26 февраля 2009 г. радиолокационные станции в Севастополе и Мукачево прекратили передачу информации в Россию и начали работать исключительно в интересах Украины.

С этого времени РЛС вместо круглосуточного режима работы, как в СССР, стала включаться эпизодически по заявкам НКАУ.

В 2010 г. в/ч А-3370, обслуживавшая РЛС «Днепр», была расформирована, а руководство Украины приняло решение разобрать обе станции в течение ближайших 3–4 лет.

## Глава 2

### Береговая артиллерия Крыма

После каждой большой войны появляются горе-теоретики, утверждающие, что успеха во всех последующих войнах можно достичь, используя лишь один вид оружия. Так, после Второй мировой войны американское правительство считало, что Третью мировую войну можно выиграть путем стратегических бомбардировок с применением как ядерных, так и обычных бомб.

В отличие от американцев Сталин в 1945–1953 гг. предпочел гармонично развивать все виды вооружения. Именно в эти годы были созданы атомная и водородная бомба, принята на вооружение баллистическая ракета Р-2, началась разработка баллистических ракет средней и большой дальности Р-5, Р-12 и Р-7, создавалась стратегическая авиация, мощная система ПВО «Беркут» с зенитными управляемыми ракетами С-25. Но наряду с этим строились и обычные артиллерийские корабли, включая крейсера и линкоры, совершенствовалась береговая оборона.

Сразу же после освобождения Севастополя советские инженеры осмотрели разрушения на башенных батареях № 30 и № 35. Разрушения на батарее № 35 полностью исключали ее восстановление, а вот на батарее № 30 не подлежала восстановлению лишь верхняя часть артиллерийских башен.

В 1947 г. руководством ВМФ был поднят вопрос о восстановлении батареи № 30, но уже не с двух-, а с трехорудийными башнями. Дело в том, что в период с 1925 по 1940 г. с линкора «Полтава» («Фрунзе») были сняты 4 трехорудийные башни главного калибра. Две башни были установлены на о. Русском вблизи Владивостока на батарее № 981 (иногда ее называли «Ворошиловской»). Эта батарея вошла в строй в 1934 г. Кстати, она существует и поныне, правда, в законсервированном состоянии. В последний раз 305/52-мм орудия о. Русский стреляли в 1961 г. А в дальнейшем, до 1993 г., стрельба велась с помощью вкладных 45-мм учебных стволиков.

Оставшиеся две башни «Полтавы» в 1941 г. было решено установить на полуострове Ханко, и к 22 июня 1941 г. их погрузили на баржу для отправки к месту монтажа. Война сорвала планы постройки батареи на полуострове Ханко, а сама баржа с башенными установками затонула в

1942 г. и была поднята лишь в 1948 г.

50 лет назад наши инженеры не знали методов сетевого планирования, тем не менее, пока Эпрон разрабатывал планы подъема баржи, инженеры Ленинградского металлического завода прорабатывали варианты переделки корабельных башен в береговую установку МБ-3—12ФМ, а на месте бывшей батареи № 30 уже в 1947 г. начались восстановительные работы.

Интересно, что ни сверхмощные снаряды калибра 60–80 см, ни подрывные заряды немецких саперов не смогли серьезно повредить железобетонный блок батареи № 30. Не было даже сдвигов кирасной брони и кирасного кольца, за исключением небольшой вмятины в кирасе. Взрывной волной были вырваны броневые двери в подбашенных помещениях, но в целом внутренние помещения сохранились.

В 1911 г. инженеры Металлического завода, не мудрствуя лукаво, сделали одинаковые шаровой погон и ряд других установочных частей для трехорудийных башен линкоров и двухорудийных башен береговых батарей. Теперь это оказалось кстати, и трехорудийные башни опускались прямо в колодцы двухорудийных башен 30-й батареи.

В башнях были установлены старые стволы, изготовленные Обуховским заводом в 1913 г. Эти стволы были расстреляны еще до войны, но в 1940–1942 гг. их лейнировали (вставили тонкие внутренние трубы) на заводе «Баррикады». Благодаря лейнированию после расстрела ствола его не надо менять целиком, а достаточно вынуть тонкий лейнер. Поэтому эти стволы сохранились до сегодняшнего дня.

Для увеличения дальности стрельбы угол возвышения в трехорудийных башнях был увеличен с +25° (на «Полтаве») до +40°.

Согласно тактико-техническим требованиям орудийный блок и основной командный пункт батареи должны были выдерживать прямое попадание 458-мм снаряда и фугасной авиабомбы ФАБ-2000, а фактически после постройки батареи выяснилось, что они могут выдерживать прямое попадание лишь 406-мм снарядов американских пушек и фугасных авиабомб ФАБ-1000.

В специальных погребах каждой башни помещалось снарядов: дальнобойных – 90, полубронебойных – 180, бронебойных – 180, фугасных – 90.

Замечу, что большинство 305-мм снарядов в боекомплекте батареи было изготовлено до 1917 г. В 1960-х гг. для 305-мм береговых башен в СССР был спроектирован специальный выстрел с ядерной боевой частью. Однако доставлялись ли эти выстрелы на 30-ю батарею и на Ворошиловскую батарею на острове Русском, автору установить не

удалось.

Военные инженеры в 1913 г. выбрали место для батареи на открытой местности почти на гребне холма. Для своего времени они поступили вполне грамотно – такая посадка башен обеспечивала максимальный сектор стрельбы, а о точных приборах управления стрельбой тогда и не мечтали. К началу 1950-х гг. такое расположение батареи уже не устраивало руководство ВМФ. Но что делать – не начинать же с нуля, тут и временной фактор, и огромные расходы. Тогда пошли на хитрость. Рядом с бывшей батареей № 30 на расстоянии 1 и 2 км с двух сторон от нее стали строить новые береговые батареи, в точности повторявшие очертания новой трехорудийной батареи. Причем новые батареи строили с учетом всех современных требований маскировки, и они удачно вписались в рельеф местности. С вводом в строй новой батареи вошли в строй две «соседки». Туда ездили автомобили, проводились учения личного состава, и т. д. Надо ли говорить, что «соседки» были ложными батареями. Причем был проведен целый комплекс мероприятий с целью убедить вероятного противника в том, что батарея на месте 30-й является ложной, а «соседки» – боевыми. Сама же батарея № 30 была замаскирована так, как будто она и осталась разрушенной.

К концу 1953 г. завершили монтаж материальной части. Были установлены: новые трехорудийные башни, новая система ПУС «Берег-30», два дальномера, визир, РЛС.

Приказом главкома ВМС от 13 февраля 1954 г. батарея была принята в эксплуатацию. Позднее на базе батареи был сформирован Отдельный дивизион № 1545 береговой обороны Черноморского флота. 29 октября 1959 г. дивизион был переименован и получил № 459.

Личный состав дивизиона состоял из 223 человек, из которых 8 были офицеры. Для зенитной и противодесантной обороны дивизиону были приданы восемь 57-мм зенитных пушек С-60 и четыре счетверенные 14,5-мм зенитные пулеметные установки ЗПУ-4.

Для управления стрельбой 305-мм орудий на командном пункте батареи была установлена радиолокационная станция орудийной наводки «Залп-Б», созданная в 1953 г. Станция работала в 3-см диапазоне и обеспечивала автоматическое сопровождение цели по двум координатам. Артиллерийский огонь корректировался по всплескам от попадания снарядов в воду. В ходе испытаний РЛС «Залп-Б» устойчиво вела эсминец проекта 30бис в режиме сопровождения на дистанции 320 кабельтов (58,5 км). Всплески от падения 305-мм снарядов надежно обнаруживались РЛС «Залп-Б» на дистанции 28,7 км, а разрывы дальнобойных снарядов –

на дистанции 33,9 км. Кроме РЛС для обнаружения вражеских кораблей на батарее был установлен тепlopеленгатор «Астра-2». Оpozнaвание «свой – чужой» производилось с помощью аппаратуры опознaвания «Факел-МЗ».

Государственные испытания батареи были проведены с 5 по 30 октября 1954 г. При стрельбе воздушная волна была столь сильна, что привела к разрушению нескольких жилых строений в совхозе им. Софьи Перовской на расстоянии 300–800 м от башен. Жертв среди населения не было, поскольку ему было предписано заранее покинуть дома.

С 1954 г. до 1957 г. батарея в среднем ежегодно делала 20–30 выстрелов боевыми и уменьшенными зарядами.

«Последний раз башенный выстрел был произведен холостыми зарядами в 1971 г., когда “Мосфильм” снимал кинокартину “Далеко на Западе”. Была воспроизведена стрельба 30-й батареи в период Великой Отечественной войны. Но так как до войны башни были двухорудийными, то среднее орудие башни было опущено на ноль, а крайние орудия подняты на угол стрельбы»<sup>[33]</sup>.

В 1966 г. дивизион (то есть башенная батарея) вошел в состав 51-го отдельного ракетного полка, преобразованного в дальнейшем в 417-й отдельный ракетный артиллерийский полк. В 1991 г. дивизион включен в состав 521-й отдельной береговой ракетно-артиллерийской бригады (ОБРАБР). А в 1996 г. 459-й отдельный башенно-артиллерийский дивизион вошел в состав 632-го отдельного ракетного артиллерийского полка.

В настоящее время батарея находится на консервации и принадлежит Российскому Черноморскому флоту. Ее хотят обратить в музей, но статус батареи (дивизиона) до сих пор не определен.

Для защиты южной части района Севастополя вместо 305-мм батареи № 35 25 сентября 1946 г. было начато строительство 180-мм башенной береговой батареи, которая получила наименование объект «Буря».

Проектирование 180-мм двухорудийных береговых башенных установок МБ-2—180 началось еще в 1931 г. на Ленинградском металлическом заводе, а заводские испытания первой башенной установки были закончены 31 декабря 1935 г.

К началу Великой Отечественной войны батареи с башенными установками МБ-2—180 имелись на Северном, Балтийском и Тихоокеанском флотах. На Черном же море только строились или были намечены к постройке шесть 180-мм башенных батарей (Евпатория, мыс Фиолент у Севастополя, Батуми, мыс Панагия и Коп-Такиль, Новороссийск).

Война не дала возможности завершить строительство 180-мм

башенных батарей на Черном море.

И вот в сентябре 1946 г. строительно-монтажный участок № 2 Черноморского флота приступил к строительству комплекса «Буря». С апреля 1949 г. на строительный участок начали завозить арматуру, пиломатериалы, диорит. Начали поступать и строительные механизмы. Так, был доставлен трехсекционный передвижной камнедробильный комбайн – один из пяти действующих тогда в СССР.

Работы на объекте «Буря» велись в две смены без выходных. К концу 1949 г. объект был готов под монтаж металлоконструкций, которые изготовил Ленинградский металлический завод. Но по ошибке металлоконструкции были отправлены на Дальний Восток. Тогда, чтобы выиграть время, командование «Севастопольвоеноморстоя» и аппарат уполномоченного Главного инженерного управления ВМФ приняли совместное решение произвести бетонирование блоков до установки металлоконструкций.

Прибывшее в конце 1951 г. специальное оборудование было доставлено в Камышовую бухту, а оттуда тракторами на специально изготовленных санях, а то и волоком прямо в деревянных контейнерах перевезено на строительную площадку. Монтаж технологического ракетного оборудования производился в строжайшей тайне. Работы велись круглосуточно монтажниками Ленинградского металлического завода, испытателями и личным составом флота.

С 1949 по 1951 г. на объекте было забетонировано два блока, смонтировано более 250 т металлических изделий, уложено более 5000 кубометров бетона марки 450, заготовлено 7500 кубометров гранитного щебня.

180-мм береговая батарея № 330 (объект «Буря») имела следующее расположение:

Огневая позиция – отрог балки Бермана в 2 км севернее мыса Фиолент.

Командный пункт – оконечность мыса Фиолент (бывшая батарея № 18). Удаление КП от центра батареи – 1648,3 м.

Боковой наблюдательный пункт № 1 – район Языковой балки.

Боковой наблюдательный пункт № 2 – бывший правый компост батареи № 35.

Боковой наблюдательный пункт № 3 – гора Кая-баш (бывшая батарея № 21).

Прожекторный пост № 1–2,5 км северо-западнее мыса Фиолент.

Прожекторный пост № 2–0,5 км западнее бывшего Георгиевского



монастыря.

Директриса стрельбы: 270° (241°30 справа через 0 до 121°30 слева).

Позиция: полузакрытая. Мертвое пространство – 37,5 кабельтов.

Вооружение: две 180-мм двухорудийные башенные установки МБ-2—180. Боекомплект – 408 снарядов и 840 полузарядов на башню. Расстояние между башнями – 364,8 м.

Система ПУС «Буй». Два 8-метровых стереодальномера ДМС-86 (в бронированной рубке РД-2—8). Один визир центральной наводки ВБК-1. Два башенных прицельных перископа ГУ. Одна радиолокационная станция «Залп-Б». Два прожектора. Два тепlopеленгатора.

Батарея была хорошо замаскирована. Башенные установки, боевая и дальномерная рубки окрашены в тон местности и покрыты маскировочными сетями на стационарных каркасах; орудийные блоки обсажены деревьями, массив командного пункта обсыпан грунтом. Место жилого городка батареи выбрано с таким расчетом, чтобы его постройки заслоняли огневую позицию батареи от обзора с моря (со стороны бухты Камышовая).

Штат батареи № 14/106 составлял 269 человек, из них 12 офицеров, 73 мичмана и старшины, 184 рядовых.

Стоимость постройки (согласно проектного задания): 15 600 000 рублей.

Основная часть блока обеспечивала защиту от попадания 203-мм снаряда или 250-кг фугасной авиабомбы, пристройки – защиту от осколков.

Силовое оборудование включало: дизель-генератор «Ruston and Gornsbey» (Великобритания) постоянного тока мощностью 90 кВт, напряжением 220 В при 750 об./мин., электромашинный преобразователь 380/220 В мощностью 100 кВт для питания переменным трехфазным током от внешнего источника (трансформаторная подстанция 6000/380 В заглубленного типа между орудийными блоками).

Запас дизельного топлива составлял 2200 л: две емкости по 2000 л и расходный бак емкостью 220 л (на 135 часов непрерывной работы дизеля).

Водоснабжение блока (часовое потребление 2,64 кубометров) обеспечивалось от внешней сети (артезианская скважина и запасной подземный резервуар емкостью 50 кубометров).

Система воздуха высокого давления (для артустановок) состояла из электрокомпрессора К-7 и 9 баллонов (в блоке) суммарной емкостью 450 л.

Вентиляция помещений блока – приточно-вытяжная искусственная (электровентиляторы). На заборных и выбросных каналах имелись волногасительные камеры и герметические клапаны. Средств коллективной

противохимической защиты не имелось.

Система отопления водяная с котлом на твердом топливе и естественной циркуляцией.

Командный пункт оборудован в бетонном массиве бывшей 152-мм четырехорудийной батареи № 18.

Запасные погреба боезапаса – два вместимостью по 200 снарядов и 400 полузарядов каждый.

Убежище – одно вместимостью 40 человек с защитой от 250-кг фугасной авиабомбы. Газоубежище – одно (в жилом городке) на 45 человек с защитой от 250-кг фугасной авиабомбы.

Дальность стрельбы батареи № 330 полубронебойным снарядом обр. 1928 г. весом 97,5 кг составляла 37,5 км, а фугасным снарядом того же веса – 38,6 км.

17 ноября 1951 г. эта батарея была реорганизована в 330-й отдельный артиллерийский башенный дивизион. В 1996 г. этот дивизион был передан Украине.

К 2010 г. батарея была заброшена и почти полностью расхищена, то есть, что можно было украсть, украли наши «щирые» соседи.

А теперь перейдем к железнодорожным артиллерийским установкам. В годы Великой Отечественной войны в составе Черноморского флота находилась только одна (№ 16) железнодорожная батарея. В ее составе было 4 транспортера ТМ-1—180 со 180-мм пушкой Б-1-П.

Транспортеры батареи были изготовлены на Николаевском судостроительном заводе в 1935 г. Вес транспортера 160 т. Восемь опорных ног позволяли транспортеру вести круговой обстрел. Дальность стрельбы максимальная осколочно-фугасным снарядом обр. 1928 г. составляла 38,5 км.

Принципиальным отличием батареи № 16 от 180-мм железнодорожных установок Балтийского флота была мелкая (1,35 мм) глубина нарезов. Снаряды для орудий с мелкой и глубокой (3,6 мм) нарезкой не были взаимозаменяемыми. Однако позже установки батареи № 16 получили лейнированные стволы с глубокой нарезкой.

В 1935 г. батарея № 16 вошла в строй береговой артиллерии Одесской военно-морской базы.

В связи с Финской войной батарею в начале 1940 г. передислоцировали на Балтику. В апреле того же года по приказу наркома ВМФ 16-я ОЖДАБ была возвращена на Черноморский флот в Туапсе.

В июле 1940 г. были оборудованы огневые позиции, и батарея провела несколько стрельб по морским целям.

К началу войны в личном составе батареи имелось 32 офицера, 119 старшин и сержантов и 219 краснофлотцев. Всего 370 человек.

Батарея участвовала в битве за Кавказ в 1942–1943 гг.

В 1945 г. для обороны Главной базы флота 16-я батарея передислоцировалась в Севастополь. Тогда же с Балтики были переведены 18-я ОЖДАБ (4 × 180-мм) и 1121-я ОДЖАБ (4 × 152-мм). В Одессу и Потти также прибыли по одной железнодорожной батарее (4 × 152-мм). Таким образом, в 1945 г. на Черноморском флоте было пять железнодорожных батарей (20 орудий).

В 1946 г. в Севастополе был сформирован отдельный железнодорожный артиллерийский дивизион трехбатарейного состава – БЖ-16 (4 × 180-мм орудия), БЖ-18 (4 × 180-мм), БЖ-1122 (3 × 152-мм).

По состоянию на 1 января 1984 г. в составе Черноморского флота находилось восемь 180-мм железнодорожных установок ТМ-1—180, то есть все боеспособные установки СССР. Еще три такие установки были складированы в Ленинградской военно-морской базе.

8 мая 1990 г. одна из установок ТМ-1—180 стала памятником личному составу батареи № 16. Ее установили рядом с автовокзалом в Севастополе.

А теперь мы перейдем к береговым 130-мм стационарным установкам Б-13. Первой в послевоенный период была введена в строй 130-мм батарея № 623.

Стационарная 130-мм четырехорудийная береговая батарея № 623 была сформирована приказом командующего Черноморским флотом № 00354 от 21 мая 1944 г., то есть через 9 дней после завершения советскими войсками штурма и освобождения Севастополя от немцев. Первоначально батарея входила в состав 118-го артиллерийского дивизиона береговой обороны главной базы Черноморского флота.

Для установки батареи Инженерным отделом Черноморского флота была выбрана бывшая огневая позиция (бетонный массив с четырьмя орудийными двориками еще дореволюционной постройки) 152-мм батареи № 18 на самой оконечности мыса Фиолент. В нескольких десятках метров юго-восточнее огневой позиции был построен командный пункт батареи.

Поскольку в районе мыса Фиолент началось строительство башенной 180-мм батареи № 330 (объект «Буря»), командный пункт ее решили разместить в массиве бывшей 18-й батареи. Поэтому 623-ю батарею пришлось переместить на новую огневую позицию. Место для нее было выбрано на пологом склоне возвышенности примерно в 1 км южнее. На новое место на западном берегу мыса Фиолент был перенесен и командный пункт батареи.

Вскоре после переноса на новую позицию батарея была поставлена на консервацию. В марте 1957 г. она вошла в состав вновь сформированного в Севастополе 778-го отдельного артиллерийского полка береговой обороны Черноморского флота (войсковая часть № 90135). До начала 1990-х гг. территория новой огневой позиции батареи находилась в ведении Береговых ракетно-артиллерийских войск Черноморского флота. Из этого района ежегодно производились учебные стрельбы подвижных береговых ракетных и артиллерийских комплексов. Подземные сооружения бывшего батарейного КП также использовались во время учений.

После распада СССР и начавшегося сокращения Черноморского флота территория батареи была передана городскому совету Севастополя. Последние годы здесь ведется активное дачно-коттеджное строительство. В результате часть огневой позиции с орудийными блоками № 1 и № 2 попала под застройку, но блоки № 3 и № 4 с прилегающими к ним подземными сооружениями, а также командный пункт, пока сохранились и доступны для осмотра.

Орудийные блоки батареи представляют собой железобетонные сооружения, имеющие в плане вид восьмиугольника. В центре блока расположен круглый орудийный дворик с фундаментом под 130-мм морскую артиллерийскую установку системы Б-13—ЗС. Казенная часть орудия и наводчики были защищены стальным броневым щитом (так называемой «полубашней»), а сам дворик прикрывался сверху вращающимся на роликах броневым куполом системы инженера Вылкоста (такие же купола были установлены на 130-мм орудиях 1020-й (бывшей 19-й) батареи в Балаклаве). Орудия и купола были демонтированы с батареи еще в начале 1960-х гг., но их крепления и массивные литые роликовые погоны сохранялись до последних лет, пока не были уничтожены мародерами-охотниками за металлом.

Внутри блока вокруг орудийного дворика проходит закрытая кольцевая галерея с окнами для подачи снарядов и пороховых зарядов к орудиям.

Все четыре орудийных блока соединяются между собой потерной, сложенной из бутового камня с железобетонным перекрытием. Сейчас примерно половина этой потерны отгорожена дачниками глухой каменной стенкой во избежание несанкционированного проникновения на их фазенды из-под земли. Входы в потерну располагались в промежутках между орудийными блоками.

Для самообороны огневой позиции батареи между орудийными двориками и на флангах были построены 4 стрелковые огневые точки в

виде небольших цилиндрических железобетонных колпаков с амбразурами. По команде «оборона с суши» колпаки занимались бойцами с ручными пулеметами. В последние годы дачники использовали два из них в качестве фундаментов для бетонных водяных резервуаров.

Командный пункт батареи расположен примерно в 500 м юго-западнее, практически на самом обрыве западной части мыса Фиолент. КП построен в виде заглубленного в землю бункера с каменными стенами и железобетонным перекрытием толщиной около метра.

В потолке рубки имеется круглое отверстие, через которое выходила наружу верхняя часть оптического визира (перископа) центральной наводки ВБК-1. В боевой обстановке на этом визире работал командир батареи и матрос-наводчик. Здесь же располагалась часть приборов системы управления стрельбой «Москва-ЦН».

Основные приборы «Москвы» располагались этажом ниже – в помещении центрального поста. Здесь был установлен центральный автомат стрельбы (аналоговое вычислительное устройство разработки еще конца 1930-х гг.) и ряд других устройств.

Последним местом командного пункта 180-мм батареи № 330 был выбран массив бывшей 18-й батареи на мысе Фиолент, но для 623-й батареи сделали новую огневую позицию примерно 1 км южнее на склоне холма, сместили немного в сторону и КП.

10 апреля 1960 г. 623-я батарея была расформирована. Орудия, приборы и механизмы демонтированы и сданы на склады, а фортификационные сооружения законсервированы.

В последующие годы район бывшей батареи № 623 использовался для проведения ракетных пусков. При этом командный пункт исправно выполнял свою задачу.

После распада СССР и начавшегося сокращения Черноморского флота территорию батареи передали городскому совету Севастополя. Последние годы здесь ведется активное дачное строительство. В результате часть огневой позиции с орудийными блоками № 1 и № 2 попала под застройку, но блоки № 3 и № 4 с прилегающими к ним подземными сооружениями, а также командный пункт, пока сохранились и доступны для осмотра.

По данным книги «Российский Черноморский флот»<sup>[34]</sup>, в составе Севастопольской ВМБ в конце 1940-х – 1950-х гг. имелись 130-мм батареи с установками БС-13: БС-1020 (3 – 130-мм), БС-663 (3 – 130-мм), БС-773 (3 – 130-мм), БС-781 (3 – 130-мм), а также 100-мм батарея БС-624 (3 – 100-мм).

Еще две 130-мм трехорудийные батареи находились на мысу Панагия

на юго-западе Таманского полуострова. Они контролировали подходы к Керченскому проливу.

Всего в составе Черноморского флота к 1 января 1984 г. состояло 4 боеготовых 130-мм стационарных установки Б-13– 2С и Б-13—3С, и 75 (!) законсервированных.

Помимо стационарных и железнодорожных береговых установок Черноморский флот располагал и мобильными (буксируемыми тягачами) береговыми артустановками.

Самыми мощными в СССР, да и, думаю, во всем мире, были 152-мм береговые установки СМ-9. Они могли перевозиться штатными армейскими тягачами АТ Т. В состав батареи входили 4 артсистемы 152-мм СМ-9.

В 1941 г. в Артиллерийском НИИ (АНИИ) был разработан аванпроект 152-мм береговой подвижной установки АМ-1– 152 с качающейся частью от 152-мм стационарной установки МУ-2.

На основе аванпроекта АМ-1—152 в МАЦКБ<sup>[35]</sup> под руководством А.Г. Гаврилова была начата разработка 152-мм установки на мехтяге СМ-9. Технический проект был закончен в 1945 г., а в 1947 г. заводу № 172 (г. Пермь) был выдан заказ на изготовление одного опытного образца установки СМ-9.

В мае – июне 1950 г. в Ленинграде прошли полигонные испытания, а в феврале 1952 г. – Государственные испытания. Однако СМ-9 на вооружение принята не была, а направлена на доработку.

В ЦКБ-34 под руководством Б.С. Короткова система была доработана и получила индекс СМ-9—1. В конце 1954 г. 4 качающиеся части к СМ-9—1 были изготовлены на заводе № 232, затем отстреляны на НИМАПе<sup>[36]</sup> на полигонном станке, приняты ВМФ и в I квартале 1955 г. отправлены на завод № 221.

В 1955–1956 гг. на заводе «Баррикады» было изготовлено 4 установки СМ-9—1. Комплекс в составе четырехорудийной батареи в сентябре – ноябре 1956 г. в районе Севастополя прошел Государственные испытания.

Артустанова Государственные испытания выдержала, а комиссия по результатам испытаний отметила, что артустанова легко осваивается личным составом, имеет лучшую кучность по сравнению с железнодорожной при одинаковой баллистике, устойчива на походе при достаточной проходимости и маневренности, но переход из походного положения в боевое занимает много времени. В состав комплекса рекомендовано включить систему ПУС «Буря» и артиллерийскую

радиолокационную станцию управления огнем «Бурун».

В 1957 г. Артиллерийское управление ВМФ приняло решение о нецелесообразности принятия на вооружение ВМФ установки СМ-9—1, так как ее тактико-технические характеристики имеют незначительные преимущества перед 130-мм установкой СМ-4—1.

Приказом главкома ВМФ № 0065 от 12 марта 1957 г. 152-мм установка СМ-9—1 в составе батареи была принята к боевой эксплуатации на Черноморском флоте, в серийное производство не рекомендована.

К 1 января 1984 г. все четыре установки СМ-9—1 находились на складе Черноморского флота.

Установка СМ-9—1 перевозилась на двух повозках: лафетной и ствольной. Обе повозки имели передний и задний двухскатные хода с торсионным подрессориванием. Колеса 12 × 20 с шиной ГК. Возка системы производилась гусеничным тягачом АТТ со скоростью до 30 км/час. Боекомплект и различное имущество перевозилось на автомобилях ЯАЗ-210А.

Специально для установки СМ-9—1 ЦКБ-34 сконструировало командно-дальномерный подвижный пост СМ-30—1. Завод «Баррикады» изготовил один такой пост. Высота линии визирования над местом установки – от 7,5 до 20 м. Вес повозки поста в походном положении – 12,6 т. Наибольшая скорость передвижения повозки 30 км/час.

В 1947 – начале 1949 г. в Сталинграде на заводе «Баррикады» (№ 221) были изготовлены 4 опытные 130-мм береговые буксируемые артустановки СМ-4. После проведения заводских и государственных испытаний установка была доработана.

Доработанная установка получила индекс СМ-4—1 и была принята на вооружение Постановлением Совмина СССР № 4171–1921 от 29 октября 1951 г. и приказом военно-морского министра от 6 ноября 1951 г.

В 1950 г. было принято решение о разработке новой системы ПУС «Буря», так как система ПУС «Москва-ЦН» не обеспечивала требования по точности стрельбы. Государственные испытания опытного образца системы ПУС «Буря МТ-4» в составе батареи с установками СМ-4—1Б проходили в 1955 г. на Черноморском флоте в Крыму.

Договор с заводом № 221 на серийное производство СМ-4—1 был заключен 8 июня 1951 г.

Производство СМ-4—1 на заводе № 221 велось до 1956 г. включительно.

29-я артиллерийская батарея СМ-4 в 1959 г. прибыла из Феодосии в состав 291-й бригады береговой артиллерии. После расформирования

бригады в 1960 г. батарея вошла в 778-й отдельный артиллерийский полк и, наконец, в 51-й ОБРП.

В состав батареи входили: четыре 130-мм орудия СМ-4—1, центральный пост, ПУС, артиллерийская РЛС «Бурун» и РЛС обнаружения «Мыс», а также средства тяги АТ С -59.

В 1969 г. батарея была переведена в 362-й ОБРП.

К 1 января 1984 г. в составе Черноморского флота имелась одна береговая установка СМ-4 и 5 складированных.



## **Раздел IV**

### **Сухопутная инфраструктура флота**

## Глава 1

### «Объект 100»

Заправлена ракета, конечно, не водою,  
И кнопку пусковую пора б уже нажать.  
Давай-ка перед стартом мы помолчим с тобою.  
Эх, только б в цель попала моя П-35.  
Мы справились успешно с поставленной задачей:  
Ракета в цель попала. Налей-ка, друг, в стакан.  
Сработали достойно – так выпьем за удачу.  
Пускай теперь охрипнет товарищ Левитан.

В 1985 г. на экраны советских кинотеатров вышел знаменитый боевик режиссера Михаила Туманишвили «Одинокое плавание». Только в 1986 г. его посмотрело свыше 40 миллионов зрителей. Да и сейчас фильм пользуется успехом у людей всех возрастов, правда, смотрят его уже по телевизору или на компьютере.

Как мы помним, там группа морпехов во главе с майором Шатохиным захватывает американскую подземную ракетную базу, расположенную где-то то ли в Тихом, то ли в Индийском океане.

Многие зрители сразу поняли, что роль острова играла Царская бухта недалеко от Нового Света, роль советского корабля – БПК «Очаков» пр. 1134Б. Но где Туманишвили нашел подземную ракетную базу, для подавляющего большинства зрителей было загадкой. А может, это был грандиозный макет?

Нет, это была настоящая сверхсекретная ракетная база «Объект 100». Но расположена она не на «таинственном острове», а в Крыму под Балаклавой. История создания этой базы очень интересна, а документы, касающиеся ее, имели гриф «совсекретно» и «особой важности». Я говорю сие не для красного словца. Даже командование ВМФ СССР узнало о создании первых противокорабельных крылатых ракет или, как они у нас назывались до 1959 г., «самолетов-снарядов», уже когда работы на них близились к концу.

Для размещения берегового ракетного комплекса (БРК) «Стрела» были определены два позиционных района: на Южном берегу полуострова Крым и на северном берегу острова Кильдин.

В 1954 г. государственная комиссия под председательством командующего береговой обороной генерал-майора артиллерии И.Н. Коваленко выбрала район для строительства первого в мире подземного ракетного комплекса. С оперативно-тактической точки зрения идеальным местом был заросший лесом горный район возле Балаклавы. Именно здесь осенью 1954 г. начато строительство «Объекта 100».

Объект состоял из двух одинаковых стартовых площадок, разнесенных на 5,94 км друг от друга (именно эта база была введена в приборы управления стрельбой). Первая площадка (1-й дивизион) располагается возле Балаклавы, от «Бочки смерти» на него проложена дорога. Второй дивизион (2-я площадка) разместился возле села Резервное. На картах оба обозначены словом «Лесхоз». На каждой площадке возводились по две стартовые позиции и подземные помещения, в которых размещались главный и запасной командные пункты, средства связи, центральный пост, боевые посты предварительной и окончательной подготовки ракет к старту, хранилища ракет боевого комплекта и техническая позиция. Для строительства использовался специальный жаропрочный бетон.

Стартовые позиции обоих дивизионов находились на высоте 550–600 м над уровнем моря, что увеличивало дальность стрельбы. С моря не просматривалась ни одна постройка «Объекта 100».

Строительство «Объекта 100» осуществляло 95-е специализированное управление подземных работ Черноморского флота метростроевцев. В толще скалы вырубались помещения под командный пункт и помещения личного состава, хранилища ракет и топлива, дизельные электростанции, запасы воды и продовольствия. Подземная цитадель имела полное инженерное обеспечение, комплекс фильтро-вентиляционных установок, обеспечивающих жизнедеятельность объекта при полной его герметизации после атомного удара.

У оголовков, рядом со стартовыми позициями, размещались защищенные железобетонные бункера для укрытия снятых со старта ракет при их неисправностях. В полукилометре от объекта размещался казарменный городок для обслуживающего персонала, который временно использовался для размещения военных строителей.

В нормальном режиме «Объект 100» обеспечивался электропитанием с помощью силовых кабелей, проложенных из Балаклавы, но при необходимости объект переходил на автономное питание.

Самолеты-снаряды доставлялись к пусковым площадкам через тоннели по рельсам-направляющим на специальных платформах с электродвигателями. Пусковые установки защищались массивными

стальными крышками, которые при пуске сдвигались в сторону. За считанные минуты колоссальная конструкция пусковой установки появлялась на поверхности и могла нанести удар двумя ракетами. В составе «Объекта 100» находились два дивизиона, разнесенные на расстояние 6 километров, каждый из которых имел на вооружении две пусковых установки. Таким образом, ракетная батарея могла одновременно нанести удар восемью ракетами С-2, способными уничтожить корабль практически любого класса.

На возвышающейся более чем на полкилометра над морем скале мыса Айя была размещена новейшая радиолокационная станция обнаружения цели «Мыс». Центральный пост подземной батареи имел также РЛС наведения С-1М и РЛС слежения «Бурун».

В конце 1956 г. строительство было в основном завершено. А уже в январе 1957 г. был сформирован 362-й отдельный специальный полк береговой обороны.

Комплекс был введен в строй приказом главкома ВМФ от 30 августа 1957 г. Первые стрельбы со второй батареи комплекса «Объект 100» были проведены 5 июня 1957 г. С 5 июня по 6 июля 1957 г. было проведено 10 пусков. Прямых попаданий в мишень было 4, попаданий в «приведенную цель» – 2, неудачных пусков – 4.

В сентябре – октябре 1958 г. Черноморский флот проверяла Главная инспекция Министерства обороны под руководством Маршала Советского Союза К.К. Рокоссовского. 4 октября в его присутствии с отличными результатами была выполнена инспекторская стрельба двумя дивизионами 362-го берегового ракетного полка по одной цели на максимально допустимой дальности. Маршал объявил благодарность всему личному составу полка.

За время эксплуатации берегового ракетного комплекса «Стрела»<sup>[37]</sup> (1957–1965) произведено 25 пусков ракет «Сопка», из которых 18 были удачными.

Моряки только начинали осваивать ракеты С-2, а специалисты ОКБ-52 в подмосковном городке Реутово проектировали береговые ракетные комплексы нового поколения.

16 августа 1960 г. вышло Постановление Совмина СССР № 903–378 о разработке на базе комплекса П-35 противокорабельного комплекса береговой обороны «Редут». Ракета берегового комплекса получила индекс П-35Б. Ну а 16 июля 1961 г. вышло Постановление Совмина о перевооружении береговых стационарных комплексов «Утес» с ракет «Сопка» на ракеты П-35Б.

По сравнению с С-2 ракеты П-35 (П-35Б) были качественно новым видом оружия. Так, предельная дальность стрельбы возросла с 95 км до 300 км, а маршевая скорость – с 300 м/с до 500 м/с. Вес боевой части у П-35 уменьшился с 860 кг до 460 кг. Но теперь это была не фугасная боевая часть, а кумулятивно-фугасная. Мало того, на кораблях и береговых батареях каждая четвертая ракета П-35 имела специальную боевую часть мощностью 20 кТ.

Принципиально важным стало то, что П-35 запускалась из пусковых контейнеров. Маршевый двигатель ракеты включался внутри контейнера, а сразу же после вылета из контейнера раскрывались крылья. Таким образом, направляющая ракеты примерно равнялась длине самой ракеты (так называемая «нулевая направляющая»).

Дальность стрельбы зависела от режима высоты полета: В1 (400 м), В2 (4000 м) и В3 (7000 м). Зачем же нужны были такие режимы?

Дело в том, что ракета С-2 наводилась радиолокационной станцией с береговой батареи, и это ограничивало ее дальность стрельбы. А вот П-35 имела «хитрую» систему управления. Набор высоты осуществлял автопилот (инерциальной системой наведения). Затем включалась бортовая РЛС. При обнаружении группы целей картинка, полученная бортовой РЛС, передавалась на берег на радиотехническую станцию наведения. Оператор выбирал нужную цель, и далее П-35 уже сама наводилась на нее, снизившись до высоты 100 м.

Чем ниже летит ПКР, тем труднее ее обнаружить и сбить. Но тогда мала и зона работы ее радиолокационной головки самонаведения. И чтобы увеличить ее, ракету надо поднять на 4, а то и на 7 км.

Любопытно, что береговые ракеты П-35Б могли использоваться в качестве разведчиков на дальность до 450 км. Они передавали данные, на которые могли наводиться уже другие ракеты. И в то же время сами могли поражать обнаруженную цель. Не будем забывать, что РСЛ «Мыс» береговых стационарных ракетных комплексов «Утес» могли обнаружить морские цели на дальностях, не превышавших 185 км.

Кроме того, корабельные и береговые ракеты П-35 могли наводить на цель вертолеты и самолеты.

Нанесение ударов по надводным кораблям на дистанциях, многократно превышающих дальность прямой радиолокационной видимости, потребовало создания системы разведки и целеуказания для противокорабельных ракет. Такая система была сделана и состояла из бортового радиолокационного комплекса обнаружения надводных целей и аппаратуры трансляции радиолокационной информации, размещенных на

самолетах Ту -16РЦ, Ту -95РЦ (позднее на вертолетах Ка-25РЦ) и на приемных пунктах на кораблях. В системе разведки и целеуказания, принятой на вооружение в 1965 г., впервые была осуществлена передача с самолета-разведчика на корабль-носитель противокорабельных ракет радиолокационного изображения района осмотра в реальном масштабе времени.

Однако наши ученые пошли дальше. Они решили наводить ПКР... из космоса. Генеральный конструктор крылатых ракет П-6 и П-35 В.Н. Челомей еще в 1960 г. предложил создать систему космических аппаратов на круговой орбите, обеспечивавших беспрерывное наблюдение всего мирового океана и внутренних морей.

Окончательный проект системы глобальной морской космической разведки и целеуказания (МКРЦ) предусматривал беспрерывной обзор мирового океана связанной системой из семи космических аппаратов (четырех спутников активной и трех – пассивной разведки). Спутники могли передавать информацию как на наземный пункт, так и непосредственно на подводную лодку с ПКР и на надводный корабль. При необходимости они также могли передавать информацию береговым батареям.

Комплекс «космической разведки «Легенда» с аппарата УС-А (17Ф-16) весом 4300 кг с ядерным реактором был принят на вооружение во второй половине 1975 г. К этому моменту состоялось десять пусков штатных УС-А. Два пуска были аварийными, первый – по вине носителя, второй – по вине реактора.

Высокая эффективность системы МКРЦ была подтверждена на практике в 1982 г. во время англо-аргентинского конфликта вокруг Мальвинских (Фолклендских) островов. Система позволила полностью отслеживать и прогнозировать тактическую обстановку. В частности, при ее помощи Главным штабом ВМФ был точно спрогнозирован момент высадки на острова английского десанта.

Ну а что могла сделать крылатая ракета П-35 с кораблем противника? В конце 1962 г. на Каспии с опытного судна ОС-15 проводились стрельбы по лидеру «Киев» пр. 48 водоизмещением около 3000 т. Ракета П-35 с инертной (!) боевой частью попала в левую скулу «Киева», вскрыла палубу, как консервную банку, по длине около 50 м, далее ракета разрушилась, а ее двигатель пробил днище, и через 3 минуты лидер затонул.

6 ноября 1961 г. в ходе Государственных испытаний крейсер «Грозный» в Кандалакшском заливе потопил ракетой П-35 корабль-цель ЦЛ-30, бывший эскадренный миноносец «Осмотрительный» пр. 30К.

Уже на боевой службе 4 мая 1963 г. крейсер «Грозный» потопил ракетой П-35 самоходную мишень СМ-5 – бывший лидер эскадренных миноносцев «Ленинград» водоизмещением 2700 т.

Таким образом, для эсминца или фрегата попадание П-35 было смертельным, а большой крейсер или авианосец гарантированно был бы выведен из строя. Речь, понятно, идет о кумулятивно-фугасной боевой части. Ну а специальная боевая часть в 20 кТ в случае прямого попадания или промаха в 100–200 метров отправила бы на дно любой атомный авианосец.

В ходе испытаний в 1946 г. на атолле Бикини при надводном взрыве в 20 кТ на расстоянии 500 м затонул японский крейсер «Сакава», а авианосец «Индепенденс» на расстоянии 800 м от эпицентра был сильно поврежден. Разрушена ангарная палуба, все самолеты на палубе уничтожены. Представим на секунду, что было бы с авианосцем, если бы все самолеты были заправлены топливом и несли бомбы и ракеты.

При подводном взрыве (на глубине 8–9 м) затонули: линкор «Арканзас» (350 м), линкор «Нагато» (650 м) и авианосец «Саратога» (450 м).

Работы по перевооружению «Объекта 100» (362-го ОБРП) с ракет С-2 на П-35Б начались в сентябре 1964 г. К середине 1968 г. монтажные работы были в основном закончены, начались автономные испытания. Однако из-за сбоев в финансировании первый пуск произошел только 28 мая 1971 г. в 12 ч. 00 мин. (2-й дивизион, 1-я батарея) – было достигнуто прямое попадание на дистанции 200 км. Затем в ходе приемо-сдаточных испытаний было произведено еще 5 пусков, в четырех из которых также было достигнуто прямое попадание.

Официально комплекс «Утес» с ракетой П-35 под Балаклавой был принят на вооружение Постановлением Совета Министров от 28 апреля 1973 г.

В 1974 г. на базе комплекса П-35 началась разработка комплекса ЗМ44 «Прогресс». Основным изменением в ракете была новая бортовая система наведения с повышенными помехозащищенностью и избирательностью. Для нее были разработаны новые агрегаты бортового электрооборудования и стартовый агрегат, обеспечивающие лучшие эксплуатационные характеристики. Повышена скрытность и неуязвимость ракеты при подходе к цели за счет увеличения протяженности конечного участка траектории и снижения высоты полета на этом участке.

После государственных испытаний в 1976–1977 гг. комплекс «Прогресс» был рекомендован к принятию на вооружение кораблей

проектов 58 и 1134, а также береговых систем «Редут» и «Утес». Официально «Прогресс» был принят на вооружение в 1982 г. Производство ракет для береговых комплексов велось с 1982 по 1987 г.

С середины 1980-х гг. ракетный полк, дислоцировавшийся на «Объекте 100», мог произвести залп из 8 ракет «Прогресс», что не могло быть выполнено ни одним береговым комплексом мира, не считая, разумеется, объекта 101 на о. Кильдин, тоже перевооруженного на ракеты «Прогресс».

На «Объекте 100» хранение и предстартовая подготовка осуществлялись в специальных подземных помещениях с соблюдением всех необходимых условий. Десятиметровая ракета в горизонтальном положении со сложенными крыльями хранилась на технологических телегах со стартовыми агрегатами и после предстартовой подготовки и заправки жидким топливом была готова к пуску. Выдвигающиеся из-под земли спаренные пусковые контейнеры позволяли быстро производить перезарядку новых ракет.

О боевых возможностях ракет П-35 красноречиво свидетельствует следующий факт. С 1982 по 1985 г. с береговых батарей Северного флота производились пуски ракет П-35 в качестве мишеней для стрельбы зенитных корабельных комплексов. У ракеты отключалась головка самонаведения, пуск ракеты производился на малой высоте, ракета наводилась с батареи на ордер кораблей. После очередных ракетных стрельб адмирал И.В. Касатонов сказал: «П-35 – не ракета, а летающий танк. По ней сработали две зенитные ракеты, а она продолжает лететь».

Но вот грянула «перестройка», а затем и распад Союза. 28 сентября 1993 г. с «Объекта 100» была запущена последняя ракета «Прогресс». В 1996 г. «Объект 100» (362-й ОБРП) был передан Украине. Объект 1-го дивизиона был полностью разграблен – растащили все, что можно, включая кабели. Как писал член Севастопольского клуба любителей фортификации: «...охрану объекта, вернее, его уничтожения, совместно вели солдаты береговых войск и охранники одного севастопольского частного предприятия».

Ну а в 2007 г. эстонский предприниматель Тынес Пальтс, бывший депутат эстонского парламента, приобрел у украинского Министерства обороны 20 гектаров земли неподалеку от Балаклавы. Согласно документам, за сказочный участок на берегу Черного моря было заплачено около 2 млн долларов. Именно на этой территории находится 1-й дивизион «Объекта 100». 2-й дивизион объекта законсервирован. Какова его дальнейшая судьба – пока неизвестно.



## Глава 2

### Береговые подвижные ракетные комплексы

После завершения испытаний подвижного комплекса «Сопка» на полигоне «Песчаная Балка» 390-й дивизион был передан Черноморскому флоту и передислоцирован в поселок Черноморское.

В состав дивизиона ракет «Сопка» входили 4 буксируемые ПУ, возимый боекомплект 8 ракет С-2, одна РЛС «Мыс», одна РЛС «Бурун», две станции радиолокационного наведения С-1М, 10 артиллерийских тягачей АТС.

390-му дивизиону в Крыму долго быть не пришлось. 3 мая 1962 г. поступил приказ «готовиться к передислокации на территорию дружественного государства». И вот личный состав и матчасть 390-го дивизиона погрузились в Севастополе на теплоход «Лениногорск»: 18 дней крайне тяжелого для личного состава путешествия в трюмах корабля, и 11 августа 1962 г. наши ракетчики высадились в порту Матансас.

Местом дислокации 390-го дивизиона стал пригород Гаваны Минас. Дивизион получил название «Школа № 16». Там с 1 сентября началось обучение кубинского персонала. Однако в связи с кризисом 19 сентября учеба прекратилась. А в ночь на 26 октября дивизион под тропическим ливнем перешел в районе Мериэм и изготовился к бою. Но через несколько часов поступил новый приказ – следовать на огневую позицию в район Сьенфуэгоса.

К 18 часам 27 октября, совершив 500-километровый марш, ракетчики встали на боевое дежурство. Дежурство продолжалось аж до 9 ноября. И лишь спустя две недели дивизион вернулся обратно. В конце ноября обучение кубинцев было продолжено. А в июле 1963 г. сам Фидель Кастро участвовал в приемке материальной части дивизиона.

Как уже говорилось, наряду с перевооружением стационарных ПУ на ракеты П-35 был создан и самоходный комплекс «Редут».

Для комплекса «Редут» была создана подвижная пусковая установка СПУ-35 на четырехосном шасси автомобиля ЗИЛ-135К<sup>[38]</sup> (после перенесения производства шасси в Брянск – БАЗ-135МБ). Габариты пусковой установки (ЗИЛ/ БАЗ): длина 13,5/11,5 м, ширина 2,86/2,8 м, высота 3,53/3,0 м. Вес установки с ракетой 21 тонна. Скорость движения СПУ-35 по шоссе – до 40 км/час. Запас хода – 500 км. Экипаж СПУ-35 – 5

человек. Время перехода из походного положения в боевое – около 1,5 часов. Пуск ракеты производился под углом 20°. Система управления комплекса – «Скала» (4Р43).

Батарея комплекса «Редут» имела в своем составе 8 пусковых установок и 8 транспортно-заряжающих машин. Итого 16 ракет.

Совместные испытания ракет П-35Б комплекса «Редут» были начаты 7 сентября 1963 г. на специальном полигоне береговых войск в Джафаре близ Красноводска. В них принял участие лишь 51-й ОБРП Черноморского флота. После двух пусков выявилась неудовлетворительная работа двигателей КР-7—300 и бортовой аппаратуры, и дальнейшие испытания перенесли на 1964 год. Всего в ходе испытаний в Джафаре к марту 1966 г. запущено 24 ракеты П-35Б. Постановлением Совмина № 631–202 от 11 августа 1966 г. комплекс «Редут» был принят на вооружение.

В августе 1969 г. самоходные установки СПУ-35Б поступили на вооружение 51-го ОБРП, а 2 июля 1970 г. полк был введен в состав сил постоянной готовности Черноморского флота. В Крыму полку были определены два позиционных района – на мысах Лукулл и Тарханкут. Еще два позиционных района были на болгарском побережье у Созополя (в 50 км от турецкой границы) и Мичурина (в 20 км от границы).

Из Крыма П-35Б контролировали почти всю акваторию Черного моря, вплоть до турецкого берега. А из Болгарии они могли поразить любую надводную или береговую цель как в Проливной зоне, так и в Эгейском море до островов Лемнос и Лесбос.

Батареи 51-го ОБРП регулярно проводили учения в «позиционных районах» Болгарии. Несмотря на сравнительно большие габариты, СПУ-35Б без разборки могла транспортироваться по железной дороге. СПУ своим ходом входила на открытую железнодорожную платформу. А затем, чтобы соблюсти железнодорожные габариты по высоте, на СПУ спускались шины. Без проблем СПУ-35 грузились на десантные суда ВМФ или сухогрузы Морфлота.

Расчеты показали, что комплекс «Редут» авиатранспортабелен. Были выпущены соответствующие инструкции, но в воздух его не поднимали – не было особой нужды.

5 апреля 1972 г. 51-й ОБРП провел первую зачетную стрельбу в устье реки Кача. В 1970 г. на вооружение полка принята приемная часть МРСЦ-1 «Успех-У». Ну а в 1974 г. полк уже стрелял ракетами П-35Б, наводимыми с самолетов Ту-95РЦ. Любопытно, что эти машины прилетели с аэродрома Северного флота Кипелово, а затем без посадки вернулись обратно.

20 мая 1978 г. в составе 51-го ОБРП Черноморского флота была

сформирована команда для отправки в город Семипалатинск. Туда же отправили одну СПУ и одну транспортно-заряжающую машину (ТЗМ) с ракетой. Их разместили в 3 км от эпицентра. При осмотре СПУ и ТЗМ после взрыва повреждений не обнаружено. Подробности засекречены до сих пор. Судя по всему, СПУ и ТЗМ запихнули в длинную скважину. В ноябре 1978 г. «команда» возвратилась из Семипалатинска в свою часть.

С декабря 1983 г. американский линкор «Нью-Джерси» стал регулярно обстреливать территорию Ливана, где шла гражданская война. В день он выпускал до трехсот 406-мм снарядов. Сам же линкор находился вне зоны огня полевой артиллерии. Досталось и сирийским войскам, дислоцированным в долине Бекаа. Там у них был убит важный генерал.

И вот в декабре 1983 г. в Казачьей бухте Севастополя на сухогруз Морфлота погрузили матчасть полка «Редут» и личный состав, собранный из ракетных частей Черноморского флота.

Моряки получили приказ по прибытии в порт за три дня произвести марш в позиционный район и нанести удар по «Нью-Джерси». Однако из-за бдительности ЦРУ или болтливости сирийцев приказ выполнить не удалось. Меньше чем через 24 часа после выгрузки матчасти линкор полным ходом ушел на запад и впредь в Восточном Средиземноморье не объявлялся.

31 декабря 1974 г. 51-й полк получил наименование 417-й отдельный ракетно-артиллерийский полк в составе: 577-го ПБРД с БРК «Редут»; 1267-го ПБРД с БРК «Редут»; 459-й ОБАД.

В соответствии с директивой командующего Черноморским флотом от 4 июня 1991 г. 417-й отдельный ракетно-артиллерийский полк и его 577-й ракетный дивизион переформированы в 951-й отдельный береговой ракетный полк. 1267-й ракетный и 459-й артиллерийский дивизионы вошли в состав 521-й отдельной ракетно-артиллерийской бригады, созданной на основе 362-го ОБРП. Это было завершение реформирования береговых ракетно-артиллерийских войск и морской пехоты, вместо которых появились Береговые войска флота.

С 1963 по 1996 г. полком выполнено пусков ракет:

П-35 – 1963–1966 гг. – 24 (испытания), 1972–1974 гг. – 3, 1975–1989 гг. – 15, 1976 г. – 1 (исп.). Всего 43.

«Прогресс» – 1990–1996 гг. – 7, 1998–2001 гг. – 4. Всего 11.

«Термит-Р» – 1975–1978 гг. – 20 (исп.), 1978–1991 гг. – 90. Всего 110.

Итого: 164 ракеты.

После раздела Черноморского флота ВМС Украины получили объекты бывшего 362-го ОБРП, батарею консервации 1267-го дивизиона (бывший

141-й ОБАД), 80-ю стационарную береговую батарею в Балаклаве и 751-й ОБРД с комплексом «Рубеж» на мысе Фиолент. Все они вошли в состав ракетно-артиллерийской бригады ВМСУ, сформированной в 1996 г. Боеспособным, да и то... остался лишь дивизион с БРК «Рубеж».

Черноморский флот сохранил в своем составе 951-й ОБРП, 1267-й и 138-й ОБРД (с комплексом «Рубеж»). Руководство Украины потребовало вывода всех российских береговых ракетных частей из Крыма. В результате оба дивизиона (1267-й и 138-й) с БРК «Рубеж» были перевезены на десантных кораблях под Анапу, а 951-й ОБРП с «Редутом» в июне – октябре 1997-го – под Туапсе.

В 1998–2000 гг. 951-й полк выполнял зачетные стрельбы на весенних сбор-походах в Крыму. Для этого каждый раз приходилось на десантных кораблях перевозить технику и личный состав в Севастополь, в позиционный район у мыса Херсонес. Оттуда 17 апреля 1998 г., 22 апреля 1999 г. и 24 апреля 2000 г. производились пуски ракет «Прогресс».

В ходе последнего пуска ракета, пролетев 116 км, вместо цели (судно-щит) поразила украинское грузопассажирское судно «Верещагино» водоизмещением 614 тонн. «Прогресс» поразил среднюю часть судна, проделав входное отверстие диаметром 2 м и выходное – более 4 м, и вылетел за борт. Благодаря этому, а также наличию инертной боевой части, повреждения были невелики, и лишь один электромеханик получил небольшое ранение. Капитан «Верещагино», следовавший из Стамбула в Скадовск, был своевременно уведомлен о закрытии района учений. Причиной инцидента могло стать желание капитана «Верещагино» сэкономить топливо и не делать крюк. Не исключено и его намерение «приватизировать» достаточно ценное оборудование на судне-щите.

Так или иначе, но Киев не стал проводить расследование, а, наоборот, наложил мораторий на проведение стрельб на Черном море. Москва послушно взяла под козырек, и сей мораторий действует до 2014 г. А моряки Черноморского флота после 2000 г. стали проводить зачетные стрельбы на Севере. Забавно, что в 1960-е гг. все было наоборот.

А теперь перейдем к береговому ракетному комплексу «Рубеж», который моряки часто называли «ракетным катером на колесах».

Разработка берегового противокорабельного комплекса «Рубеж» была начата в 1970 г. на базе корабельного комплекса П-15М «Термит». Постановлением Совмина № 853–875 от 22 октября 1978 г. комплекс «Рубеж» был принят на вооружение.

Самоходная пусковая установка этого комплекса ЗС-51 на шасси вездехода МАЗ-543В (с одной левой кабиной) представляла собой

автономную машину. Так оказалась реализованной идея создания «катера на колесах», так как эта машина несла собственную РЛ С целеуказания «Гарпун», систему приборов управления стрельбой, аппаратуру опознавания корабля по принципу «свой – чужой», систему средств внутренней и внешней радиотелефонной закрытой связи.

Вся аппаратурная часть была взята с катера проекта 205У, лишь к ее индексу прибавили букву «Р». Блок из двух пусковых контейнеров КТ-161 сделан из алюминиевых сплавов. Ракета та же – П-15М, но на ней установлен принципиально новый радиовысотомер.

В состав комплекса «Рубеж» входит ракета П-21 с активной импульсной радиолокационной головкой самонаведения и ракета П-22 с пассивной тепловой ГСН.

В 1974–1978 гг. комплекс «Рубеж» прошел испытания в объеме свыше 20 пусков в Крыму в 1267-м подвижном береговом ракетном дивизионе (ПБРД).

Директивной Главного штаба ВМФ за № 730 от 12 марта 1974 г. 51-й ОБРП был преобразован в 417-й ракетно-артиллерийский полк, а 31 декабря того же года – в отдельный ракетно-артиллерийский полк трехдивизионного состава:

- 577-й подвижный ракетный дивизион («Редут»);
- 459-й башенный артиллерийский дивизион (4—180-мм пушки) на мысе Фиолент;
- 1267-й подвижный ракетный дивизион («Рубеж»).

В 1980 г. две СПУ ЗС-51 из 1267-го дивизиона были отправлены из Крыма в ГД Р для участия в учениях «Братство по оружию – 1980». Так как к этому времени на Балтике еще не было боеготовых «Рубежей», то черноморцам пришлось сыграть роль балтийцев. По сему СПУ отвезли не прямо в ГД Р, а по железной дороге – до Балтийска, а оттуда – на десантных кораблях пр. 775 морем в Свинемюнде.

На учениях «Запад-81» СПУ 1267-го дивизиона стреляли уже на десантном полигоне Балтийского флота Хмелевка.

В ходе учений «Запад-83», проводившихся у мыса Таран в 12 км от Светлогорска, приняли участие балтийские 4 СПУ «Редут» от 27-го ОБРП, а от Черноморского флота – 2 СПУ «Рубеж» 1267-го дивизиона.

По наводке системы МРСЦ-1 с вертолета Ка-25С были выпущены 2 ракеты П-35Б, а через 30 секунд – две П-21. Результаты стрельбы признаны успешными.

В 1988 г. в ходе учений «Осень-88» СПУ 1267-го дивизиона прошли маршем от места дислокации у мыса Тарханкут до мыса Егорлыцкий Кут в

районе Херсона. 320-километровый марш дивизион совершил со средней скоростью 50 км/ч. Как видим, СПУ ЗС-51 оправдывали свое прозвание «колесный ракетный катер». РЛС «Гарпун» обнаружила цель на дальности 120 км, и дивизион двумя ракетами поразил ее.

В ночь с 8 на 9 марта 2014 г. случайные прохожие в Большом Севастополе засняли передвижение российских береговых комплексов «Бастион». Судя по всему, этот комплекс был развернут вблизи мыса Херсонес.

Так Крым обзавелся самым совершенным в мире противокорабельным комплексом.

5 июля 1981 г. вышло Постановление Совмина СССР о начале работ над сверхзвуковой противокорабельной ракетой «Оникс». 10 марта 1982 г. в ОКБ-52 прошла защита эскизного проекта ракеты «Оникс». Любопытно, что «бдительные товарищи» придумали ей псевдоним «Яхонт», а также два индекса – П-800 и ЗМ-55.

Ракета «Оникс» выполнена по нормальной аэродинамической схеме с трапециевидным складным крылом и оперением. Аэродинамика планера в сочетании с высокой тяговооруженностью обеспечивает «Ониксу» высокую маневренность (максимальный угол атаки – до 15°), позволяющую ракете выполнять эффективные маневры уклонения от средств ПРО противника.

Силовая установка «Оникса» состоит из маршевого прямоточного воздушно-реактивного двигателя (ПВРД), работающего на жидком топливе, и твердотопливного ускорителя, установленного по принципу «матрешка» в камере сгорания маршевого двигателя. Несколько секунд его работы разгоняют ракету до скорости 2 М. Затем стартовик выключается, его выбрасывает из маршевого двигателя набегающим потоком воздуха, и «Оникс» продолжает полет на скорости в 2,5 М, обеспечиваемой прямоточным жидкостным воздушно-реактивным двигателем.

Полетное задание формируется по данным от автономного источника целеуказания. РЛС головки самонаведения может захватывать надводную цель класса «крейсер» на дальности до 75 км. После первоначального захвата цели ракета выключает РЛС и выполняет снижение на предельно малые высоты (порядка 5—10 м).

На базе ракетного комплекса «Оникс» в НПО «Машиностроение» разработан подвижный береговой ракетный комплекс «Бастион». На базе автомобиля типа МАЗ-543 установлены три контейнера с ракетами. В состав комплекса «Бастион» входят: самоходные пусковые установки (до восьми), машина боевого управления, вертолетный комплекс целеуказания,

оборудование для головного командного пункта.

Дальность ракет ЗМ55 «Оникс» по комбинированной траектории – 30 км, а по низковысотной – до 120 км. Вес боевой части 200 кг.

В конце 2009 – начале 2010 г. два комплекса «Бастион» поступили на вооружение 25-го отдельного ракетного дивизиона 11-й Отдельной береговой ракетно-артиллерийской бригады (поселок Уташ Краснодарского края, близ Анапы).

Последний, третий, комплекс (СПУ и т. д.) был получен в середине января 2011 г. По вполне понятным соображениям флотское начальство приказало считать одну СПУ «Бастиона» целой батареей.

С мыса Херсонес комплекс «Бастион» может обстреливать все цели в центральной части Черного моря вплоть до турецких пляжей, включая район Одессы. Так что сейчас все пункты базирования остатков украинских ВМС, как существующие, так и перспективные, оказались в зоне поражения ракет «Оникс».

## Глава 3

### Подземный Севастополь

Рассказать о достопримечательностях Севастополя может без проблем любой культурный человек, пусть даже ни разу не побывавший в Крыму. Памятники Затопленным кораблям, адмиралу Нахимову, здание Панорамы, собор в Херсонесе известны многим людям. Но есть и второй Севастополь, о существовании которого большинство жителей первого Севастополя имеют весьма смутное представление. Речь идет о грандиозном подземном городе. По оценке местных диггеров, его площадь превышает 350 тыс. кв. м.

Видимая сторона подземного Севастополя незаметна для приезжего человека, пока опытный краевед не покажет ему пальцем «на покрытые ржавчиной стальные двери, полуобвалившуюся каменную кладку или заросшие плющом решетки, где надежно скрыт от постороннего глаза невидимый, но существующий вне нашего сознания “затерянный мир”. Впрочем, для некоторых севастопольцев – людей специфических профессий – этот мир реален и осязаем. Однако, будем объективны, полной картины подземного Севастополя, наверное, не существует вообще. Городские коммунальные службы знают “свои” канализационные коллекторы и тоннели теплотрасс, электрики и связисты – кабельные штольни, специалисты гражданской обороны – бомбоубежища, военные – “свои” командные пункты и арсеналы.

Но есть и такие сооружения, которые не принадлежат никому, о которых забыли. А они существуют и порой напоминают о себе, когда вдруг посреди улицы начинает проседать асфальт. Когда и для чего вгрызались здесь люди в скальный грунт?»<sup>[39]</sup>

Создавать подземные сооружения в Севастополе начали сразу после его основания. Разумеется, использовались и многочисленные естественные пещеры в крутых скалистых берегах бухт. Десятилетиями их расширяли и углубляли, превращая в подземные пороховые погреба и артиллерийские лаборатории, арсеналы и склады. Аналогичные сооружения строились и на прикрывавших подступы к Севастополю фортах и батареях. Город рос, и вместе с ним разрастался и совершенствовался его подземный «двойник».

К началу Крымской войны общая площадь подземных сооружений



Севастопольской крепости превысила 25 тыс. кв. м. В них размещались снаряды и порох, продовольствие и войсковое имущество. Кроме того, в условиях, когда на улицах города непрерывно рвались вражеские бомбы, это были надежные укрытия для гарнизона и гражданского населения. Так, только в подземных казематах Николаевской батареи могло укрыться около 10 тысяч человек.

Красные военморы занялись проектированием и постройкой подземных военных объектов в Севастополе в середине 1930-х гг. В первую очередь создавались склады для хранения боеприпасов, командные пункты и узлы связи. На западном берегу Южной бухты в 1934 г., в тоннеле на глубине 30 м, была оборудована подземная телефонная станция «АТ С -175». На безопасном расстоянии от города, в пустынном тогда районе Юхариной балки, был построен подземный склад химических боеприпасов и боевых отравляющих веществ, в Троицкой балке – огромный для того времени подземный комплекс центрального торпедного арсенала флота.

В конце 1930-х гг. под центральным городским холмом началось строительство транспортного тоннеля, который должен был соединить между собой улицы Ленина и Фрунзе (ныне – Большая Морская).

Но самыми «обжитыми» в годы войны были, пожалуй, знаменитые инкерманские штольни, где еще с прошлого века добывали известняк для строительства Севастополя. Этих штолен в окрестностях Инкермана было около двух десятков, протяженностью до 150 м каждая. До войны здесь размещался филиал артиллерийского арсенала Черноморского флота, а с началом обороны был оборудован подземный госпиталь на 3 тысячи коек, хлебозавод, мастерские по пошиву обмундирования для войск, убежища для гражданского населения.

Особый интерес представляет собой объект «Крот», строительство которого началось в середине 1930-х гг. в районе Георгиевской балки. Это была подземная тепловая электростанция – 4—5-этажный подземный лабиринт общей площадью около 30 тыс. кв. м. Там находились два турбогенератора мощностью по 25 тыс. киловатт в двух подземных машинных залах, мельницы для размола топлива – каменного угля, бункеры для его хранения, трансформаторные и насосные станции, помещения обслуживающего персонала.

Достроили объект «Крот» только в 1950-е гг.

В нижней части горы имеется три портала (один не достроен), в которые ведут железнодорожные пути, на вершине горы – множество бетонных сооружений, построенных в 1950-х гг. Эти сооружения покрыты гудроном и по проекту должны были быть засыпаны вровень с землей.

Особо впечатляют две дымовые трубы диаметром метров по пять каждая, которые заканчиваются на уровне земли. Изнутри они выложены огнеупорным кирпичом, верхний пролет труб составляет 30–40 м. Наверху имеется бетонная конструкция, внутри которой вертикальная шахта 10–12 м в диаметре.

К 2010 г. часть подземных сооружений принадлежала Севастопольской ТЭЦ, остальное, как и везде, расхищались «металлистами». Украинские власти планировали на базе объекта соорудить подземную атомную электростанцию.

В 2010 г. в подземных сооружениях объекта «Крот» режиссер Федор Бондарчук снимал эпизоды кинофильма «Обитаемый остров».

Начало «холодной войны» не могло не привести к усилению строительства подземных сооружений. Согласно американскому плану нападения на СССР с кодовым названием «Дроп шот», на Севастополь предполагалось сбросить 12 ядерных боеголовок: одну на Инкерман, одну на Балаклаву, остальные по самому городу – главной базе Черноморского флота. Ну а в завершающей стадии операции для оккупации района Севастополя предназначалась целая американская дивизия.

В конце 1940-х – начале 1950-х гг. в Клеопиной балке в Инкермане на базе жидкого топлива по чертежам проектной организации ВМП-30 были восстановлены старые и построены новые подземные резервуары с системой приема топлива с железнодорожных цистерн и подачи его на корабли. Реализация этого проекта с использованием новейших технологий позволяла Черноморскому флоту укрыть и защитить от ядерного оружия десятки тысяч тонн нефтепродуктов.

Огромное значение для строительства подземного Севастополя имели Постановление Совмина СССР № 2716–1013 от 11 июня 1952 г. по укрытию населения и важнейших объектов города Севастополя и директивы начальника Морского Генерального штаба № 1/13029сс от 3 января 1953 г.:

«Учитывая пересеченный рельеф местности, наличие закрытых удобных бухт, важность города Севастополя как главной базы Черноморского флота, Совет Министров СССР в 1952 году принял Постановление № 2716–1013, по которому целому ряду министерств и ведомств надлежало построить в 1953–1960 годах следующие подземные сооружения.

Исполкому Севастопольского горсовета:

1. Убежище для населения центрального района города на 8000 чел. (отдельная программа – 7 убежищ).

2. Три подземных защитных резервуара на 2000 м<sup>2</sup> каждый (В-1, В-2, В-3).

3. Защищенную бельбекскую насосную станцию по перекачке воды.

4. Реконструировать подземное КП Севастопольского исполкома.

Министерству судостроительной промышленности СССР:

1. Убежища для населения Корабельной стороны на 8000 чел. (отдельная программа – 5 убежищ).

Министерству связи СССР:

1. Подземную междугородную телефонную, телеграфно-телефонную станцию.

2. Узел почтовой и радиотрансляционной связи.

Министерству промышленности и продовольственных товаров СССР:

1. Хлебокомбинат на 40 т хлеба и 1 т сухарей в сутки.

2. Продсклад № 1 на 2500 т.

3. Продсклад № 2 на 2500 т.

4. Мелькомбинат на 2000 т.

Министерству рыбной промышленности СССР:

1. Холодильник на 3000 т в районе Инкермана.

2. Холодильник на 600 т в районе б. Южной.

Министерству энергетики СССР:

1. Реконструировать подземную электростанцию на 14 Мгв.

Всего на строительство укрытий для населения города и важнейших объектов Совет Министров СССР запланировал выделить в 1953–1960 годах капиталовложений на сумму 332 млн руб.»<sup>[40]</sup>.

Все укрытия были хорошо защищены. Так, к примеру, подземный защищенный пункт управления инженерно-строительной службой флота должен был обеспечить защиту от прямого попадания ФАБ-2500 и наземного взрыва атомной бомбы мощность 20–40 кт на расстоянии 300 м от эпицентра. Площадь служебных помещений пункта ориентировочно составляла 250–300 м<sup>2</sup> на 15–20 комнат. Также предусматривались котельная, дизельная, фильтро-вентиляционная и другие вспомогательные сооружения общей площадью порядка 1000 м<sup>2</sup>.

Любопытны склады химвооружения:

– подземный склад химического имущества в бухте Юркино;

– подземный склад химического имущества на 130 вагонов в селе Кутузово;

– подземный склад на 30 вагонов в районе Манжап-Кале;

– склад химического отдела, бывший рефрижератор в Упатовой балке.

Из 32 310 человек личного состава Черноморского флота подлежало укрытию 30 225 чел. Из них 5830 человек – на КП, 11 940 чел. – в убежищах 1-й категории и 2420 чел. – в убежищах 2-й категории.

Интенсивное строительство подземных сооружений велось в 1953–1958 гг. Но с 1959 г. выделение средств было приостановлено, из-за чего многие подземные сооружения остались недостроенными, и их законсервировали. Некоторые из них позже были приспособлены под различные склады или стали использоваться не по прямому назначению.

Строительство многочисленных подземных сооружений продолжалось до самого распада СССР. Так, в середине 1970-х гг. было решено построить новый защищенный командный пункт Черноморского флота.

Из трех возможных вариантов главнокомандующий ВМФ СССР адмирал Горшков выбрал район восточного склона горы Шаан-Кая («Гора-мишень») восточнее Балаклавы.

По расчетам экономистов, строительство КП в этом месте обходилось дешевле, чем в других местах. Да и природный монолит скалы крепче, чем искусственный. Для выполнения этой грандиозной фортификационной задачи был сформирован специальный горнопроходческий батальон. А в помощь ему были приданы подразделения треста «Донецкшахтпроходка», имевшего большой опыт сооружения бетонированных шахт для баллистических ракет.

В 1977 г. на лесистой высоте в районе урочища Алсу развернулась большая стройка. К будущей стройплощадке протянули дорогу. Справа от нее разместили воинскую часть с большим автопарком, чтобы не вызвала подозрений интенсивность движения на трассе Ялта – Севастополь.

Севастополь тогда был закрытым городом. Всех иностранцев, а также соотечественников, прописанных вне пограничной зоны, высаживали и заворачивали обратно на Ялту еще под Гончарным, в 5 км южнее «Объекта 221».

В лесу появились проволочные заграждения и патрули. По легенде, они охраняли имущество детского лагеря «Алсу-2» (в межсезонье использовавшегося также для размещения военных строителей).

Для улучшения комфорта, а заодно и для создания правдоподобного объяснения сущности строительства в Алсу был возведен 4-этажный корпус с многочисленными вспомогательными постройками и сооружениями (включая столовую на 250 мест, овощехранилище, очистные сооружения, подземный водозабор, линии электропередач и трансформаторные подстанции), забором и контрольно-пропускным пунктом. Местным «по секрету» говорили, что строится секретный

военный учебный центр.

«При строительстве КП в скальных породах предстояло выработать сотни тысяч кубометров тяжелого грунта. Общая площадь помещения 13,5 тысяч квадратных метров. В горном массиве предусматривалось сооружение трех блоков помещений. В первых двух блоках размещались все основные командно-управленческие службы. Размеры каждого из блоков составляли: высота и ширина 16 метров, длина 130 метров. Третий блок – технологический – имел меньшие размеры: высота 7,5 метров, ширина 6 метров, длина 130 метров. Все три блока соединялись между собой шестью проходными потернами с противооткольной облицовкой»<sup>[41]</sup>.

В подземном сооружении под 180-метровой толщей скальных пород должны были разместиться узел связи, обеспечивавший связь через спутники с кораблями, находящимися в любой точке мирового океана; информационно-вычислительный центр; автономная система жизнеобеспечения (электростанция, емкости для воды и топлива, система вентиляции и регенерации воздуха, кухня-столовая, медпункт). Во внутренних помещениях могли разместиться сотни специалистов – штабных офицеров, связистов, обслуживающего персонала.

За пределами подземной части КП планировалось построить городок для размещения дежурных смен, охраны, обслуживающего персонала. Городок состоял из четырехэтажной казармы, котельной, столовой на 250 мест, овощехранилища, очистных сооружений, системы водоснабжения с подземным забором воды, мощной ЛЭП с подстанциями.

Подземная площадь трехблочного защищенного командного пункта Черноморского флота составляла более 13,5 тыс. кв. м, а площадь многоярусных подземных помещений комплекса – 22 тыс. кв. м. Длина пешеходных переходов комплекса превышала 3,5 км, а объем подземных помещений превышал 80 тыс. кубометров.

Общая площадь помещений четырехэтажного подземного здания первого блока составляла около 5 тыс. кв. м. Площадь помещений двухэтажного подземного здания третьего блока составляла более 1,5 тыс. кв. м. Для того чтобы попасть в подземный мозговой центр КП Черноморского флота, необходимо было сначала проделать путь в 1,5 км.

«В 1991-м украинский президент Леонид Кравчук и “патриотическая” Верховная Рада декларировали не только независимость Украины, но и ее безъядерный статус. По новым украинским понятиям, защищенный командный пункт оказался совершенно не нужен. Но деньги на строительство “Объекта 221” уже были заложены в бюджет-1991, а потому строительство продолжалось. В 1992-м финансирование было прекращено,

и объект законсервировали.

С 1992 по 1998 год продлился мучительный период поисков нового, мирного применения бункера. Ряд предпринимателей выступал с предложениями размещения в Алсу предприятий по разливу минеральной воды и/или спиртных напитков. Высказывались, в частности, здравые суждения о перспективности перепрофилирования “Объекта 221” в винзавод. Но местные власти с достойным лучшего применения упорством блокировали любые инициативы.

Среди местных жителей ходят легенды, что подземелья объекта использовали для тренировок бойцы организованной преступной группировки Е. Поданева. Но после гибели “крестного отца” защитить “медную гору” от мародеров стало некому. И в 1998-м начали грабить.

С точки зрения банального постсоветского энтузиаста-металлиста, “Нора” представляла собой перспективнейшее месторождение черных и цветных металлов. На всю полукилометровую длину подводящих потерн были протянуты медные силовые провода и кабели связи. Чтобы оценить массу меди, приведу количество “полок”, на которые были уложены кабель-трассы. В каждой из двух потерн вдоль одной стены были смонтированы 10 ярусов стальных “полок”, каждая из которых могла нести более 5 кабелей наружным диаметром 60 миллиметров. Кроме потерн, кабель-трассы входили во все три блока и разводились внутри.

Но это – цветной металл. А был еще черный. Броневые ворота на порталах и броневые же защитно-герметические двери на входах в блоки. Стальная обшивка наиболее ответственных стен и стальная арматура всех прочих перегородок и перекрытий. Стальные герметические двери, люки и сальники. Стальные трубопроводы разнообразного назначения. Шутка ли, по некоторым свидетельствам, проект предусматривал даже бензопроводы!

Добавим стальные лестницы. Железными маршами связывались между собой все 5 этажей подземного сооружения. Кроме того, на самую вершину горы выводили две 180-метровые винтовые лестницы... Общая масса металла исчислялась килотоннами!

Разграбление достигло промышленных масштабов. В потерны въезжали на мотоциклах и мотороллерах. Внутри монтировали временные электросети, от которых питали светильники, отбойные молотки и варочные трансформаторы. Впрочем, большей популярностью пользовалась ацетилен-кислородная технология»<sup>[42]</sup>.

## Глава 4

### Подземная база подводных лодок в Балаклаве

В 1954 г. на западном склоне Балаклавской бухты в строжайшей тайне началось строительство защищенного укрытия для подводных лодок и завода по их ремонту. Сооружение получило название «Объект № 825» (позже – ГТС<sup>[43]</sup> 825).

Первоначально работы велись силами строительных частей Черноморского флота, а с февраля 1956 г., по личному распоряжению Н.С. Хрущева, основные работы выполняли коллективы Московского и Харьковского метростроя.

Строительство завода продолжалось с 1954 по 1963 год. В толще горы Таврос (в переводе с тюркского – «пустая») была пробита 600-метровая штольня-канал глубиной 8 м и шириной от 8 до 24 м, рядом с которой выбиты производственные цеха, док и подсобные помещения.

Общая площадь всех помещений составляла около 15 тыс. кв. м. На предприятии были собственная хлебопекарня, склады для хранения продовольствия и горюче-смазочных материалов (вмещал до 9,5 тыс. т), госпиталь, имелся даже тир. На 2-м этаже располагался защищенный пункт управления подводными силами ЧФ. По расчетам, автономное время жизни объекта достигало 30 суток.

Скальный грунт высотой 140 м является отличной естественной защитой, и, по расчетам специалистов, сооружение могло выдержать прямое попадание ядерного заряда мощностью 100 килотонн. За счет этого обстоятельства объект отнесли к первой категории защиты. Помещение завода выдалбливалось в скале и покрывалось железобетоном.

До середины 1980-х гг. комплекс функционировал как отдельная воинская часть со штатом командира капитана 2-го ранга. Все военнослужащие, рабочие и служащие части, поскольку они работали под землей на вредном производстве, имели льготы – сокращенный рабочий день и ежедневный стакан молока.

Позже подземный комплекс организационно вошел в состав судоремонтного завода № 331, имевшего неофициальное название «Металлист».

Искусственное «гнездо» для подводных лодок имело укрытия для семи подлодок пр. 613, а также вырубленный в скальном грунте подземный

сухой док, где производился капремонт лодок. Первоначально проектом предусматривалось создание под землей комплекса сухих доков, где одновременно могли доковаться 4 подводные лодки. Но проект этот так и не был реализован.

Из Балаклавской бухты подводная лодка своим ходом заходила в начало канала, проходила батопорт и далее перемещалась специальной системой тросов, лебедок и крутящихся барабанов по полукилометровой штольне.

Весь комплекс представлял собой уникальное сооружение, комбинированно построенное как в подводной части Балаклавской бухты, так и на уровне воды в скале высотой 130 м.

В противоатомном отношении завод имел первую категорию устойчивости с пробивкой скального грунта высокой степени защищенности и обеспеченности. Завод имел подземный сухой док длиной 80 м, шириной 10 м и глубиной 7,5 м, большие производственные площади и комбинированный подводный канал для захода подводных лодок как в надводном, так и в подводном положении.

Вся инфраструктура подземного комплекса позволяла, полностью изолировав себя от внешнего мира с перекрытием подводных шлюзов, автономно производить ремонт лодок, выпуска их через специальный шлюз прямо в море, а также укрывать в штольнях при ядерном ударе около тысячи человек.

Канал длиной свыше 500 м проходил насквозь через гору. Рядом размещалась производственная потерна длиной 300 м.

Наибольший диаметр штольни составлял 22 м, глубина канала 7,5 м. Со стороны бухты вход в штольню перекрывался многотонным плавучим батопортом, который поддували воздухом, и он всплывал, что позволяло полностью закупорить подземный объект. Батопорт был изготовлен по специальному проекту на механическом строительном заводе № 54. Такой же батопорт, но меньшего размера, был установлен в подземном сухом доке.

Лодку затягивали в канал с помощью лебедок (своим ходом входить запрещалось, вибрация могла разрушать стены сооружения), заводили в док, после этого всплывал еще один (третий, малый) батопорт, отделяющий док от канала.

Мощные насосы за 3 часа откачивали из дока всю воду. Лодка опускалась на кильблоки, вокруг корпуса ставили деревянные леса. Говорят, что после откачки на дне оставалось такое количество рыбы, что ее раздавали рабочим и развозили по воинским частям. Длина дока



составляла около 100 м. В доке осуществлялся полный ремонт подводной лодки примерно за 3–4 недели.

Выход из подземного комплекса в открытое море также перегораживался ботопортом, который отводился в сторону, выпуская подлодку. Вход в подземный комплекс со стороны Балаклавской бухты был так хорошо замаскирован, что его невозможно было заметить даже с близкого расстояния.

Технической особенностью комплекса была дугообразная форма канала и дока. Таким образом, облегчалось обслуживание стоявших там подводных лодок. В одной стороне канала работали специалисты, загружавшие торпеды, а в противоположной стороне находился цех, где торпеды готовили к использованию (заряжали кислородом и т. д.). Затем по рельсовым путям на тележках торпеды доставлялись в любую часть штольни для загрузки на подлодку.

Также в комплексе имелись модные генераторы, от которых подводные лодки заряжали свои аккумуляторные батареи. Осуществлялся подвод воды и солярки. Подводная лодка, придя с боевой службы, могла пройти все необходимые виды техобслуживания и ремонта, а затем выйти в полном снаряжении из подземного комплекса.

В комплексе работало около 100 человек промышленно-производственного персонала, 38 доковых рабочих, 42 человека входили в состав группы технических систем, которые, в частности, обслуживали инженерные системы комплекса. 47 человек подразделения ВОХР несли постоянную службу на трех постах: на входе и выходе из тоннеля и возле дока.

Рядом со штольней находился склад торпедного оружия и хранилища для ядерных боеприпасов. На подземном складе топлива хранилось до 4 тыс. т нефтепродуктов. Под защитой многометровой толщи скального грунта из хранилища по узкоколейному рейсовому пути подвозили и загружали с подземного причала на подводные лодки торпеды, ракеты, артиллерийские боеприпасы. Там же находилась мастерская по профилактическому осмотру и ремонту узлов и деталей кораблей. Запасной выход из канала закрывался сборными железобетонными плитами толщиной 2 м, длиной 10 м и высотой 7 м.

Стоимость строительства «Объекта № 825» составила 67 млн рублей (в ценах 1960-х гг.).

Подземный завод имел возможность проводить ремонт торпедных подводных лодок проектов А615, 613, 633, 633РВ.

К 1 апреля 1967 г. в Балаклаве базировалась 155-я Констанцкая

ордена Ушакова I степени бригада подводных лодок. В ее составе имелось 13 средних подводных лодок, из них 8 – пр. 613 (С-66, С-70, С-74, С-100, С-230, С-234, С-243, С-348), три ракетные пр. 644 (С-46, С-69, С-162), две пр. 640 (С-149, С-151), один 353-й экипаж средней подводной лодки и плавучая база «Буг».

Кроме того, на Балаклаву базировалась 27-я бригада, состоявшая из 12 малых подводных лодок пр. А615, из которых 4 находились в консервации (М-261, М-269, М-296, М-353) с 436-м и 437-м экипажами консервации; 7 лодок постоянной готовности (М-260, М-262, М-295, М-297, М-298, М-299, М-300); учебная подводная лодка М-351 и плавбаза «Эльбрус».

Обе бригады входили в состав 1-й дивизии подводных лодок. Дивизия «базировалась в трех городах Крыма – в Севастополе, Балаклаве и Феодосии, имела в своем составе 47 подводных лодок, из них больших – 1, средних – 34, малых – 12. Суммарный торпедный залп дивизии по морским и береговым целям – более 400 торпед, ракетный залп – 6 крылатых ракет П-5Д. Миноподъемность дивизии – более 400 мин, состоящих на вооружении на период создания дивизии, учитывая противолодочные и противокорабельные торпеды для стрельбы на самооборону»<sup>[44]</sup>.

«В начале 80-х гг. прошлого столетия специалисты штаба местной обороны Севастопольского гарнизона произвели специальные расчеты, что ожидает Балаклаву и базирующиеся там подводные лодки при нанесении вероятным противником ядерного удара.

Начальник инженерной службы Севастопольского гарнизона подполковник В. Семенов, главный специалист по расчетам вероятных последствий применения противником оружия массового поражения, представил неутешительные выводы:

“Гипотетически при взрыве в центре Балаклавской бухты ядерной бомбы мощностью в одну мегатонну, помимо огненного шквала до нескольких тысяч градусов, огромных уровней радиации – десятки тысяч рентген, – столб воды мог взметнуться на десятки метров, засосав в горло бухты миллионы тонн воды Черного моря. Уровень воды в Балаклавской бухте поднялся бы на десятки метров, затопив все живое, и удерживался бы так до получаса. Не говоря о других катастрофических последствиях ядерного взрыва, можно предположить, что после такого взрыва ничего живого в Балаклаве не могло остаться”»<sup>[45]</sup>.

На взгляд автора, подобные предположения, мягко говоря, сильно преувеличены. Начну с того, что при взрыве из Балаклавской бухты было бы выброшено значительное количество воды, а затем в течение десятков

минут происходил бы вток воды через узкий проход к бухте. Ну а к этому времени перепад давления исчезнет, и к моменту окончания притока внешней воды уровень в бухте поднялся бы на 1–4 м, не более, а никак не на десятки метров. Ну а если говорить о конце 1950-х – середине 1970-х гг., то вероятность попадания мегатонной боевой части МБР точно в центр Балаклавской бухты составляла около 5—10 % при тогдашних КВО американских ракет.

Тем не менее командование Черноморского флота планировало провести быстрый вывод подводных лодок в случае начала войны или даже в угрожаемый период. Так, в 1966 г. в Балаклаве было проведено совместное учение с подъемом по боевой тревоге и экстренным рассредоточением кораблей на рейде Балаклавы. Общее время выхода девяти лодок из бухты составило 1 ч. 30 мин.

С выводом сил на рейд Балаклавы шло их оповещение об угрозе воздушного нападения, лодки погружались в точки рассредоточения, время погружения 10 минут не устроило командование флота.

Почему только 9 подводных лодок? А остальные 16? Дело в том, что часть подводных лодок должна была находиться на боевом дежурстве в море, часть лодок – в подземном укрытии, а законсервированными лодками в случае внезапного нападения пришлось бы пожертвовать.

Международная ситуация в 1960—1980-х гг. практически исключала внезапную ядерную атаку США на СССР. Началу войны должен был предшествовать какой-либо международный кризис. Но даже и в случае решения Белого дома внезапно начать войну уровень советской разведки позволял по крайней мере за несколько часов дать предупреждение стратегическим силам и флотам. Так что Балаклава была достаточно надежной базой подводных лодок во всех ситуациях, возможных в тот период.

«Объект 825» вступил в строй в 1961 г. В 1967 г. в производственной части был оборудован защищенный командный пункт дивизии подводных лодок. Завод прекратил свою работу в 1993 г., а в марте 1995 г. с балаклавского рейда была выведена последняя подводная лодка.

В течение нескольких лет и завод, и база подводных лодок подвергались тотальному разграблению. Лишь в 2002 г. в подземных помещениях началось обустройство музейного комплекса «Балаклава» под эгидой Центрального музея Вооруженных сил Украины. Музей в подземном комплексе был открыт для посещения 1 июня 2003 г.

Музей интересен, хотя с экспонатами негусто. Зато повсеместно выпячивается «тысячелетняя история» украинского флота.

## Глава 5

### Попытка создания базы США в Феодосии

Согласно конвенции Монтрё, проход через Проливы военных кораблей с артиллерией калибра 203 мм был однозначно запрещен. В 1936 г. на вооружении кораблей еще не было тяжелых управляемых ракет, но по букве и сути договора крылатые ракеты «Гарпун» калибра около 340 мм и зенитные ракеты «Стандарт» калибра около 350 мм явно не проходили ограничения конвенции, не говоря уж о крылатых ракетах «Томагавк». Кроме того, дальность стрельбы этих ракет и вес боевых частей в несколько раз превосходят аналогичные показатели любой 203-мм корабельной пушки.

Тем не менее в 1986 г. американский крейсер УРО «Йорктаун» GG-48 и эсминец «Кэрон» DD-970, пройдя с согласия турок через проливы Дарданеллы и Босфор, направились к берегам Крыма. Зайдя со стороны Феодосии, американские корабли беспрепятственно проследовали вдоль южного берега Крыма и удалились в сторону Босфора.

12 августа 1988 г. корабли вновь прошли Босфор и вошли в территориальные воды Крыма. Для выдворения их командование Черноморского флота направило сторожевые корабли «Беззаветный» пр. 1135 и СКР-6 пр. 35. Наши корабли, находясь на параллельных курсах, несколько раз по международному каналу связи предупреждали американцев: «Вы нарушаете государственную границу СССР». Предупреждения эти дублировались флажным семафором. В ответ американцы отвечали «О'кей» и продолжали следовать своим курсом. Тогда командир «Беззаветного» капитан 2-го ранга Владимир Богдашин получил приказ вытеснить американские корабли из советских территориальных вод.

«Вытеснить» означало, не применяя оружия, ударами корпуса заставить супостата убраться восвояси. Ситуация осложнялась тем, что водоизмещение «Йорктауна» было 10 тыс. т, «Кэрона» – 7,8 тыс. т, а советских кораблей, соответственно, три и одна тысячи тонн.

«Сначала корабли шли параллельными курсами. “Йорктаун” давал большую волну, мешавшую сближению. “Беззаветный” увеличил скорость и стал быстро настигать американский ракетоносец с его левого борта... На СКР-е загерметизировали отсеки.

“Беззаветный” взял вправо и приспустил правый якорь, лапы которого,

как шипы ежа, оцетинились наружу.

Несомненно, командование американского крейсера не понимало действий советского сторожевого корабля. Свободные от вахты моряки столпились на верхних мостиках надстроек, фотографировали, что-то кричали. Беспечный вид американских моряков, их самоуверенность и надменное спокойствие подчеркивали безразличие к советскому сторожевому кораблю.

Противостояние достигло кульминации. “Беззаветный” достиг “Йорктаун”, СКР-6 подходил к правому борту “Кэрона”. Рядом находились пограничные корабли и суда вспомогательного флота. В воздухе появились четыре советских вертолета с подвешенными ракетами. На “Йорктауне” непрерывно работали навигационная РЛС и станция наблюдения за воздушным противником, сообщая обстановку командиру крейсера.

Первый удар “Беззаветного” пришелся “Йорктауну” в среднюю часть, в район трапа. Смялись леерные ограждения, оглушив оторопевших “йорктаунцев” скрежетом стали. Приспущенный трехтонный якорь, пройдясь по борту крейсера, нанес ему несколько ударов и вмятин. В следующую секунду он оборвался и упал в море.

Как будто ветром сдуло с мостика американских моряков. Было слышно, как на “Йорктауне” объявили аварийную тревогу, и все разбежались по боевым постам.

После первого удара форштевень “Беззаветного” ушел влево, а его корма навалилась на крейсер в районе установки контейнеров с противокорабельными ракетами “Гарпун”, смяв четыре контейнера. Возникла опасность повреждения наших торпедных аппаратов. Резко переложив руль в положении “право на борт”, “Беззаветный” вновь развернулся атакующим носом в боевую стойку. Второй удар по американцу оказался очень сильным.

“Йорктаун” вздрогнул, а “Беззаветный” на какое-то мгновение получил крен в 13 градусов, обнажив титановый бульб.

Дифферент на корму достиг четырех градусов. Так что корма оказалась на срезе уровня воды. В следующий миг форштевень “Беззаветного” пошел сметать на “Йорктауне” все, что попадалось на пути: леерные стойки, кнехты, горловины, листы надстроек и прочие выступающие части, превращая все это в металлолом. Под фейерверк искр несколько секунд слышался леденящий душу треск разрушаемых конструкций. Были видны куски отлетающей краски, дым от сильного трения – пока нос сторожевого корабля не соскользнул вниз.

После этого навал-тарана командир американского крейсера оценил,

наконец, опасность момента. “Йорктаун” переложил руль вправо. Через считанные минуты он вышел из советских территориальных вод. Вся акция “вытеснения” заняла не больше пятнадцати минут. “Йорктаун” вошел в наши воды примерно на 2,5 мили, “Кэрон” – почти на семь миль»<sup>[46]</sup>.

На «Йорктауне» возник пожар. Крейсер был поставлен на несколько месяцев в капитальный ремонт.

Так встречали корабли янки до развала Союза. Ну а потом правительство Украины открыло зеленую улицу натовским кораблям в Одессу, а затем и в Севастополь. Летом 1999 г. Севастополь впервые посетил штабной корабль 6-го флота США на Средиземном море. Штабной корабль AGF-3 «Ла Салль» переоборудован из стандартного десантного корабля-дока, полным водоизмещением 14 650 т. На корабле было установлено новейшее радиоэлектронное оборудование и аппаратура управления. Как уверяют специалисты, во время своего пребывания в Севастополе «Ла Салль» проводил интенсивную разведку корабельными средствами радиоэлектронной разведки.

Дважды Севастополь посетил британский десантный вертолетный корабль-док «Феарлесс» L10. 22 ноября 1999 г., во время своего второго визита, он сопровождал британский ракетный эсминец «Эдинбург» D97. Корабли вошли в гавань при сильном тумане и отшвартовались к причалу Морского вокзала.

Сюрпризом для командования Черноморского флота стал визит в Севастополь американских патрульных катеров типа «Пегасус». 14 таких катеров были построены в Нью-Орлеане в 1989–1990 гг., и ни один катер никогда не имел собственного бортового номера, что выдает их профессиональную специализацию – разведывательно-диверсионную деятельность.

«Два катера были доставлены по железной дороге из Средиземного моря в румынский порт Констанца и совершили марш-бросок к Севастополю по договоренности с украинским командованием ВМСУ. В 16 часов 30 минут в пятницу 29 сентября 2000 года оба катера вошли в Южную бухту Севастополя и отшвартовались лагом к причалу морвокзала, катера встретил украинский катер U 583 “Шулявка”, а о характере визита в прессе ничего толком не сообщалось. Визит американских друзей сопровождался полным закрытием территории морвокзала для посещения»<sup>[47]</sup>.

3 октября 2000 г. в 7 часов утра катера покинули Севастополь. Их сопровождал украинский сторожевой пограничный катер типа «Гриф».

«Совместные миротворческие учения в украинских территориальных водах также носят весьма интересный характер. Так, в Крыму с 11 по 21 сентября 2000 года прошли четвертые по счету многонациональные учения “Казацкий степ-2000”. Учения прошли на территории российского полигона в районе горы Опук под Феодосией.

По сценарию, в “Зеленой республике” взбунтовались “сепаратисты”, и правительство страны обратилось за помощью в ООН. В учениях приняли участие 930 военнослужащих, пять кораблей и судов, сорок две единицы авто– и бронетехники, шесть летательных аппаратов. От Украины тренировались 130 морских пехотинцев, от Великобритании – рота “коммандос” Королевской морской пехоты (130 человек), от Польши – 70 бойцов аэромобильной роты. Десантникам с трех польских “Ан-26” и десантных кораблей “Костянтин Ольшанский” и “Сэр Галахэд” понадобилось менее часа, чтобы усмирить бунтовщиков, а прошедшее учение углубило и расширило украинское сотрудничество с НАТО.

Подобный сценарий был разыгран и в одесских водах при проведении памятных одесситами международных учений “Кооператив Партнер-2000”, проходивших в период с 21 по 30 июня 2000 года. Общая численность кораблей, принявших участие в учениях, достигла 50 единиц, авто– и бронетехники – 90 единиц, личного состава миротворцев – 5764 человека. Кроме 20 кораблей и роты морской пехоты с украинской стороны в маневрах принимали участие иностранные партнеры. Из США прибыл десантный корабль “Трентон” с двумястами морскими пехотинцами и десятью водолазами-минерами на борту. Турция отправила в Украину десантный корабль “Османгази” со 130-ю морскими пехотинцами. Кроме этого прибыли представители вооруженных сил Греции, Франции, Болгарии, Румынии и Грузии. В учениях были задействованы два специальных постоянных соединения НАТО на Средиземном море»<sup>[48]</sup>.

По «легенде», натовские десантники оказывали помощь украинским властям при возникновении стихийного бедствия. На самом деле НАТО готовили к расправе над русским населением Крыма в случае, если украинский спецназ окажется бессилён.

В начале 2006 г. США под видом военных учений «Си Бриз-2006» решил создать в Крыму свою военную базу.

Пресс-служба Министерства обороны Украины заявила, что маневры «Си Бриз-2006» являются «крупнейшими в текущем году и важнейшими для украинского флота и рассматриваются как главное практическое мероприятие подготовки ВМС Украины к участию в антитеррористической операции НАТО “Активные усилия”».

25 мая 2006 г. в Феодосийский порт прибыл контейнеровоз «Адвантадж» под флагом США. По официальной версии, он должен был доставить в Крым оборудование для проведения учений «Си Бриз-2006». Согласно официальному перечню, «Адвантадж» доставил в Феодосию 9 единиц строительной техники: два экскаватора, бульдозер, машину для рытья траншей, асфальтовый каток и четыре подъемных крана. Кроме того, с судна были выгружены 26 грузовиков, 11 внедорожников «Хаммер», машина с выдвижной лестницей, водовоз, передвижной понтонный мост, пожарный автомобиль и три машины «скорой помощи».

Помимо перечисленного задекларированную часть «мирного» груза составляли: 52 палатки, более 500 складных кроватей, оборудование для спортзала, система очистки воды, стиральные и сушильные аппараты, душевые кабины, канализационные трубы и т. д. – всего более ста пунктов. Список завершали 60 катушек с колючей проволокой, оцененные в 120 тысяч долларов.

Что до оружия, наличие которого стало причиной негодования антинатовцев, согласно официальным спискам, которые распространило Министерство обороны Украины, в снятых с «Адвантаджа» контейнерах находилось:

- три пулемета М-240G калибра 7,62 мм;
- один крупнокалиберный пулемет МК калибра 40 мм;
- один пулемет М-2;
- 101 автоматическая винтовка М-16 А-2 калибра 5,56 мм;
- 8 винтовок других моделей;
- 31 пистолет.

На самом деле «Адвантадж», имеющий водоизмещение 30 тыс. т, доставил 75 больших контейнеров, в которых могло поместиться груза в несколько раз больше объявленного. Антинатовская общественность Крыма расценила прибытие контейнеровоза как попытку создать американскую военную базу на Старокрымском полигоне.

27 мая 2006 г. в 10 часов утра у главных ворот Феодосийского торгового порта начался антинатовский митинг, который проводила Российская община Феодосии совместно с Союзом казаков Феодосийского региона. Чуть позже к ним присоединились представители Блока Витренко и Партии регионов.

Около полудня «Адвантадж» зашел в порт, и началась разгрузка. Участники митинга заблокировали выезды из порта, чтобы не пропустить груз с натовского судна на территорию города.

К вечеру к митингующим присоединился феодосийский горком



Коммунистической партии Украины.

Утром 28 мая к воротам порта подъехала колонна грузовиков. Манифестанты заблокировали тягачи, не пропуская их ни в порт, ни обратно в город. Феодосийцы установили пикеты у ворот санатории Министерства обороны, чтобы не выпускать разместившихся там американцев.

Вечером того же дня к митингующим присоединились казаки из Севастополя, Керчи, Бахчисарая и активисты молодежной организации «Прорыв».

Ранним утром 29 мая американский сухогруз покинул Феодосию. Выгруженные контейнеры, автотранспорт и строительная техника остались на территории порта.

Во второй половине дня депутаты городского совета Феодосии собрались на внеочередную сессию и единогласно объявили город «территорией без НАТО».

1 июня жители города Старый Крым под предводительством казачьей общины Кировского района установили пикеты и заблокировали въезды на Старокрымский военный полигон.

В 17 ч. 00 мин. в Симферопольский аэропорт прибыли 110 граждан США. По официальной версии, они должны были участвовать в подготовке Старокрымского полигона к учениям. Поздно ночью, после столкновений с активистами «Анти-НАТО», автобусы с американцами прибыли в Алушту, в санаторий МВД Украины «Дружба».

Утром 2 июня возле «Дружбы» собрался антинатовский митинг. Персонал санатория отказался обслуживать граждан США. Городской совет Алушты объявил подконтрольную территорию «свободной от НАТО». Такое же решение принял поселковый совет Партенита.

На следующий день лидеров организации «Прорыв», активно участвовавших в акциях протеста, вызвали в Симферополь в Главное управление Службы безопасности Украины. Главу Российской общины Феодосии – организатора митинга протеста у феодосийского порта Нелли Протасову – вызвали в феодосийский горотдел милиции.

В этот же день, 3 июня, областной совет Харьковской области принял решение «Об обеспечении внеблокового статуса Украины... на территории Харьковской области». Харьковщина был объявлена «территорией без НАТО».

Около четырех часов утра 4 июня к воротам Феодосийского порта подъехали автобусы с солдатами войск МВД Украины. На припортовой площади собралось несколько сотен противников НАТО. Попытки

разблокировать порт силой не предпринимались.

Американцев перевезли из Алушты в Феодосию и разместили вместе с прибывшей ранее группой в санатории Министерства обороны Украины.

До 5 июня жители Кировского района Крыма, установившие пикеты у въездов на Старокрымский полигон, не пускали на военный объект колонну седельных тягачей с молдавскими номерами. К акции протеста присоединились активисты Партии регионов из Киевской, Одесской и Донецкой областей, а также из Запорожья, Тернополя, Житомира и других украинских городов.

6 июня Верховный Совет Крыма провел депутатское собрание и принял заявление, в котором выступил «за объявление Крыма территорией без НАТО».

В этот день горсовет Севастополя потребовал от правительства Украины прекратить заходы кораблей Североатлантического альянса в Севастопольскую бухту.

8 июня «оранжевые» решили ввести в дело своих активистов из партии «Пора». На площадь перед воротами феодосийского порта подъехал микроавтобус, из которого вышли 15 молодых людей в ярко-желтых футболках с логотипами партии «Пора» и направились к воротам порта, скандируя: «НАТО – друг! Россия – друг! И друзья мы все вокруг!» Это была явная провокация. Многие пикетчики с криками «Бей уродов!» двинулись навстречу молодцам из «Поры». Однако казаки Бахчисарайского куреня оттеснили пикетчиков и спасли от расправы «оранжевых». Тем не менее у последних были отобраны флаги, которые толпа тут же разорвала в клочья. Весь инцидент занял не более 6 минут.

11 июня Крым покинула первая группа американских военнослужащих, а на следующий день улетели из Крыма и остальные американцы. Для охраны привезенного груза в Феодосии остались только шесть граждан США.

13 июня Донецкий областной совет постановил «считать недопустимым, до принятия решения Верховной Радой Украины, размещение на территории Украины воинских подразделений стран НАТО».

19 июня в Феодосию прибыла группа граждан США, чтобы подготовить груз к отправке.

В этот день в Николаеве начались учения «Тугой узел». В маневрах участвовали только украинские летчики, поскольку несколькими днями ранее оборонное ведомство Великобритании отказалось принять участие в маневрах.

Увы, «феодосийское стояние» не стало уроком для «оранжевых». В Крыму не проходит и месяца без больших и малых инцидентов, устраиваемых то Киевом, то неправительственными организациями «оранжевых».

Так, в 2006–2007 гг. Киев решил расчленив Большой Севастополь и передать большую его часть окрестным района – Бахчисарайскому и Алуштинскому. В этом случае пришлось бы ломать всю инфраструктуру на юге Крыма и нести большие финансовые затраты. Встретив ожесточенный отпор крымчан, президентское окружение временно отложило идею расчленения Севастополя.

13 мая 2008 г. на Графской пристани Севастополя появилось несколько десятков человек с оранжевыми флагами. Они начали сверлить стену и попытались прикрепить к ней мемориальную доску метр на полтора в честь поднятия 29 апреля 1918 г. жовто-блакитных флагов на кораблях Черноморского флота.

Тогда несколько кораблей на пару часов подняли флаги Центральной Рады. Дело в том, что к Севастополю приближались германские войска, и самостийным агитаторам удалось убедить часть моряков, что жовто-блакитные флаги могут удержать немцев от захвата их кораблей. Это было полнейшим враньем – немцы захватили все корабли, которые не сумели уйти в Новороссийск.

Естественно, севастопольцы не могли потерпеть такое издевательство над историей города и отняли у «оранжевых» плиту. Затем плита была сброшена с пристани в воду.

Однако киевские власти не унялись. Плиту подняли и вновь попытались установить на прежнем месте. На сей раз без участия местной полиции, была проведена войсковая операция с привлечением более ста морпехов УВМС. Однако те не рискнули применить оружие против манифестантов. Результат оказался прежним: плита была захвачена гражданами Севастополя, среди которых преобладали люди пожилого возраста и женщины. Плиту погрузили на рейсовый катер и утопили посреди Севастопольской бухты.

После пресечения Россией агрессии Грузии против Южной Осетии в августе 2008 г. в Черное море вошла дюжина кораблей НАТО.

1 сентября в 9 ч. 05 мин. утра по местному времени в Севастополь зашел корабль береговой охраны США «Даллас». На молу Севастопольской бухты НАТОвский корабль встречали тысячи протестующих жителей города. Они громко скандировали «Гоу хоум» и размахивали транспарантами «НАТО STOP!». Вторая «линия обороны» проходила по

Графской пристани, где горожане также держали в руках плакаты с требованием военному кораблю НАТО убираться из Севастополя. «Даллас» стал на морском вокзале, где обычно швартуются пассажирские теплоходы. Именно там становились и ранее военные корабли, прибывшие с визитом в Севастополь.

Севастопольцы взяли в осаду огороженную железным забором территорию пассажирского порта. На Графской пристани появились активисты городского Интернет-форума, которые принесли сюда на рушнике вместо каравай муляж бомбы для гостей из США.

«Депутаты горсовета и представители общественности будут досматривать весь автотранспорт, въезжающий и выезжающий из порта. Посмотрим, что нам привезли американцы. Может быть, это гуманитарная помощь – водичка, может быть, это трупы украинских наемников», – пояснил Константин Заруднев, депутат Ленинского райсовета от блока Витренко.

Ни один американский моряк не рискнул сойти на берег. На моих глазах к «Далласу» прошла группа людей. Одеты они были по-пляжному и поначалу не вызвали подозрений митингующих. Однако так как среди них была одна негритянка, и перед ними расступился милицейский кордон, народ опознал американцев. Раздались крики возмущения, включая нецензурные выражения. Милиция едва сдержала толпу.

«Мой корабль находится в такой же степени боеготовности, – заявил командир “Далласа” перед уходом, – как и корабли ВМС США, находящиеся на боевом дежурстве в Персидском заливе. Весь город, – продолжал он, – воспринимает нас как агрессоров, а жалкие попытки властей убедить народ, что это визит дружбы, вызывает только раздражение горожан». «Я сожалею, что привел корабль в Севастополь в угоду чьим-то политическим амбициям», – заключил командир американского сторожевика (материалы сайта [sevastopol.ws](http://sevastopol.ws)).

Слова капитана – не преувеличение. По бортам пришвартованного корабля стояли американские моряки в бронежилетах и с автоматами наготове.

«Украинские власти предложили американцам выехать на экскурсии по Севастополю на автобусах, но те побоялись. А вечером в понедельник янки организовали фуршет на борту корабля, куда пришло командование ВМС Украины и пограничники. Митинговавшие сразу же включили звуковую аппаратуру и заглушили их песнями “День Победы” и “Вставай, страна огромная”», – рассказал депутат горсовета Дубовик.

После участия кораблей Черноморского флота в боевых действиях у

берегов Абхазии и Грузии в августе 2008 г. президент Ющенко издал указ о том, что командование Черноморского флота должно за два дня предупреждать украинские власти о входе и выходе кораблей из севастопольских бухт. Представим себе картинку: вблизи Севастополя российское торговое судно горит или захвачено пиратами, а командование Черноморского флота должно ждать два дня, пока Киев соизволит дать разрешение российским кораблям выйти на спасение судна.

Президент Ющенко попробовал запретить вход в Севастопольскую бухту кораблям Черноморского флота, участвовавшим в конфликте с Грузией. И вот навстречу малому ракетному кораблю «Миражу» из Севастопольской бухты вышел украинский ракетный катер «Каховка» пр. 206МР. Хотите верьте, хотите нет, командир «Каховки» не имел указаний, что дальше делать. Разве что плюнуть под форштевень «Миража» или погрозить кулаком?

Командира «Каховки» спасли собственные дизели. Они «скисли». Над «Каховкой» взвился сигнал: «Стою без хода. Не могу управляться». «Каховку» понесло на волнолом. К красе и гордости ВМСУ подошел буксир «Красноперекоск» и подал канат. Но буксир порвался, а своего на «Каховке» не оказалось. Очевидцы утверждают, что на борту проходившего мимо «Миража» стоял боцман, махавший буксирным концом и что-то говоривший о матушке президента Ющенко.

Увы, далеко не все меры Киева были столь анекдотичны.

Украина не позволяла вводить в Севастополь новые корабли российского флота или даже старые корабли с новыми системами орудий. Мало того, с 2002 г. Киев запретил производить любые ракетные стрельбы на Черном море. Таким образом, корабли Черноморского флота не могли проводить нормальной боевой подготовки.

Менялись украинские президенты, а ситуация в Крыму и на Черном море оставалась прежней. Так, например, 25 февраля 2010 г. президентом стал Виктор Янукович, а ровно через два месяца в Севастополь прибыл американский фрегат «Джон Л. Холл», а затем крейсер «Анцио», крейсер «Монтерей» и крейсер «Филлипин Си». Замечу, что каждый из крейсеров имел 92 пусковые установки шахтного типа, в которых в любом сочетании можно разместить крылатые ракеты «Томагавк» и ракеты ПРО «Иджис-3». Таким образом, от причала в Севастополе американский крейсер мог запустить 92 крылатые ракеты «Томагавк» с КВО около 10 м, способных поразить Москву и другие объекты в центральной части России.

Таким образом, в 2000–2014 гг. американцы сделали свое военноморское присутствие в Черном море постоянным. С учетом ограничений

конвенции Монтрё, одни корабли, пробыв 21 день в Черном море, уходили в Средиземное, а в Черное море входили новые американские корабли.

Параллельно госдепартамент США в правление президента Ющенко попытался через английских миллиардеров купить один из портов Крыма. Естественно, Севастополь отпал, идеальным вариантом стала бывшая советская ВМБ Донузлав.

## Глава 6

### Секреты озера Донузлав

До марта 2014 г. название Донузлав было неизвестно подавляющему большинству населения РФ, поэтому о нем стоит рассказать поподробнее.

Озеро Донузлав врезается в глубь полуострова на 30 км, отделяя Тарханкутский полуостров от остального Крыма. Наибольшая его глубина составляет 27 м, в устье ширина достигает до 8,5 км, а в верховье мелеет и сужается до нескольких сот метров. От моря Донузлав отделен песчаной пересыпью, длина которой составляет 9 км, ширина – от 200 до 600 метров. Площадь зеркальной поверхности Донузлава составляет 47 км<sup>2</sup>.

Высокие и обрывистые берега Донузлава настолько извилисты, что как бы сами образуют небольшие заливы. В некоторых местах высота берега над уровнем воды составляет 25 м. Ближе к устью берега пологие, постепенно переходящие в песчаные пляжи. Дно затянато 10-метровым слоем ила.

В озеро впадает балка Старый Донузлав длиной 45 км и площадью водосбора 326 км<sup>2</sup>.

Среди историков и археологов нет единого мнения, как образовалось озеро. Возможно, в древности это был открытый морской залив, со временем отделившийся от моря песчаной пересыпью. А может быть, Донузлав это и есть река Гипакирис, о которой писал Геродот в своей «Истории». «Дан» означает «река». Днепр – Данапр, Днестр – Данастр, Дунай – Данубиос. Существует еще одна версия: Донузлав – это часть нижнего течения Днепра, отделившаяся от него в древности.

В 1961 г. в Донузлаве началось строительство военно-морской базы. В том же году через пересыпь был прорыт канал шириной 200 метров. Фактически с этого момента Донузлав перестал существовать как озеро, но название так и осталось. Тогда же были найдены остатки корабля III–IV веков до н. э., деревянный якорь со свинцовым грузом весом около 200 кг и остатки обшивки днища, бронзовые гвозди и несколько амфор.

По дну озера проложены три ветки газопровода, по которым газ с Глебовского газохранилища поступает во все концы Крыма.

Официально военные стали называть Донузлав «Крымской ВМБ». Видимо, тут постарались секретчики, но все военные моряки даже в служебных разговорах именовали базу Донузлав.

Официально Крымская ВМБ была сформирована 8 апреля 1976 г. с границами операционной зоны от устья реки Дунай до города Алушта. В состав базы были включены: 17-я бригада противолодочных кораблей; 92-я бригада тральщиков; 68-я бригада ОВРа; 197-я бригада десантных кораблей (в 1983 г. переформирована в 39-ю дивизию морских десантных сил); 296-й отдельный Констанцкий дивизион ракетных катеров (с базированием на Черноморское); 307-й дивизион кораблей ОВРа; 80-й дивизион кораблей резерва; тыл базы; 47-й район гидрографической службы.

«База имела одну из главных задач – поддержание господства в своей операционной зоне. Нависающее положение базы над Проливной зоной (главное направление действий группировок флота) позволяло планировать использование ее сил в действиях флота по уничтожению подводных лодок и кораблей противника в юго-западной части Черного моря и по блокадным действиям пролива Босфор.

До создания базы в северо-западной части Черного моря оперативный режим поддерживался в общей системе флота.

С появлением базы эта проблема была решена с более высокой эффективностью.

На 1 июня 1995 г. в Крымскую ВМБ входило 189 кораблей и воинских частей, в боевом составе находилось 34 корабля и катера, 59 судов.

С момента своего образования и до расформирования корабли базы несли боевую службу в Черном и Средиземном морях, в западной Атлантике, в Красном море и Персидском заливе, где выполняли задачи охраны судоходства, боевого траления»<sup>[49]</sup>.

К 1991 г. гарнизон базы составлял 25 тыс. человек. Численность гражданского населения военных городков Мирный и Новоозерный составляла 12 тыс. человек.

В районе военного городка Мирный, на южной косе, находилась база кораблей 112-й бригады ОСНАЗ (разведывательных кораблей): «Крым» и «Кавказ», «Юпитер», «Кильдин», «Лиман» пр. 861, а также «Ладога» и «Курс» ГС-239 пр. 502.

Также в гарнизоне в Мирном базировался 318-й полк самолетов-амфибий Бе-12 и отдельный корабельный противолодочный вертолетный 78-й полк, представленный различными модификациями вертолетов Ка-25 и Ка-27. Эскадрильи и звенья вертолетного полка участвовали в многомесячных океанских походах и боевых службах на борту крейсеров «Москва» и «Ленинград» и в составе экипажей БПК типа «Очаков».

Гидроаэродром в Донузлаве имел оборудованный гидроспуск, по



которому самолеты могли съезжать с бетонки прямо в озеро. Там же находился пирс для катеров обеспечения полетов Бе-12. Ранее, как уже говорилось, в Донузлаве базировались реактивные летающие лодки Бе-10.

ВПП на аэродроме в Донузлаве разобрали в начале 1990-х гг., а рулежные дорожки и капониры стоят до сих пор. К 2010 г. территорию аэродрома поделили на земельные участки под строительство «санаториев» и «домов отдыха», которые к марту 2014 г. никто не построил и строить, похоже, не собирался.

Из состава 318-го ОПЛАП и 33-го центра авиации ВМФ под юрисдикцию Украины перешли 13 Бе-12 в противолодочном варианте и один поисково-спасательный. Приказом № 144 ГК ОВС СНГ от 1992 г. Бе-12 были сняты с вооружения. К середине 2000 г. в морской авиации РФ оставалось десять Бе-12 в противолодочном варианте и два поисково-спасательных в составе 318-го ОПЛАП ВВС ЧФ РФ на аэродроме Кача, остальные самолеты числились в резерве.

Официально передача базы Донузлав Украине началась 4 декабря 1995 г.

Казалось бы, зачем ВМС Украины еще одна военно-морская база? К 2010 г. весь украинский флот мог уместиться в Казачьей бухте Севастополя, а в Большой Севастопольской бухте – 5–6 таких флотов.

Но украинский менталитет «не съем яблоко, так надкушу» хорошо известен. Ну а зачем тратить большие средства на поддержание этой базы? Приняли бы от «москалей» и бросили бы на разграбление, как десятки других объектов Большого Севастополя?

Видимо, у Киева был какой-то свой резон.

«Специалисты севастопольской и одесской проектных организаций “Морстройпроект” и “Проектгидрострой” при поддержке крымских государственных органов разработали основы проекта Крымского морского транспортно-промышленного узла. Сейчас уже выполнены допроектные работы и проведены первичные согласования с органами местной власти и государственного надзора. Создана программа разработки и продвижения законодательных инициатив по формированию экономической зоны со специальными условиями инвестирования и эксплуатации при минимальном участии государственной собственности.

Зачем еще один порт в Крыму? В 1999 году грузооборот украинских портов достиг 81 миллиона тонн, что составляет 70 процентов их возможностей».

Якобы «в ближайшие пять лет прогнозируется превышение спроса на портовые услуги над сегодняшними возможностями Украины. Кроме того,

уже сейчас существует неудовлетворенный спрос на морские перевозки стран СНГ, не имеющих выхода к морю, таких, как Казахстан, Беларусь и т. д. Да и оборудование, гидротехнические сооружения, технические возможности существующих портов все больше устаревают. Через год-два они уже не будут отвечать мировым требованиям и станут тормозом в развитии перевозок. Большинство портов имеют неудовлетворительные водные подходы к причалам, их гидротехнические сооружения изношены, перегрузочные комплексы уже сейчас недостаточны. Наш спектр, качество и стоимость портовых услуг не соответствуют мировым стандартам. Уже сейчас чрезвычайно низкий уровень контейнеризации морских перевозок приводит к торможению развития морского транспорта, но суть дела в том, что он обусловлен отсутствием территорий для дальнейшего развития нынешних портов. Все эти проблемы могут быть компенсированы только строительством портового комплекса на новом свободном месте с расчетом на требования примерно 2020 года...

В состав комплекса должны входить: международный морской порт (инициаторы предполагают назвать его «Вольная гавань»), который должен состоять из нефтегавани с перегрузочными комплексами для нефти и нефтепродуктов и бункеровочной базы, а также сухогрузного района; нефтеперерабатывающий завод, аэропорт, судоразделочная база, сеть предприятий по обработке и предпродажной подготовке грузов (лесоперерабатывающий завод, цех расфасовки и упаковки цемента, минеральных и химических удобрений и другие), внешние транспортные коммуникации – железная и автомобильная дороги протяженностью около 100 километров до станции Воинка.

Конфигурация озера позволяет изолировать нефтегавань от остальной акватории, что обеспечит высокую степень экологической безопасности объекта. Суммарная мощность перегрузочных комплексов может достичь 60–70 миллионов тонн груза в год, а большая протяженность береговой полосы и свободная прилегающая территория создают возможность практически неограниченного развития комплекса в перспективе.

Полная стоимость проекта – два миллиарда долларов капитальных вложений. Объект дает возможность развивать до полумиллиарда долларов годового оборота, обеспечивает 15 тысяч новых рабочих мест...

Порт в Донузлаве в соединении с мостом через Керченский пролив, за который сейчас взялись проектировщики, обеспечит функционирование морской составляющей Великого шелкового пути, а также станет базовым портом для контейнерных и танкерных перевозок не только по Черному и Средиземному морям, но и доставки мировых грузов от мелководных

портов, расположенных на Азовском море, реках Дунай, Днепр, Дон»<sup>[50]</sup>.

Читаю большую статью о будущем Донузлава и поневоле вспоминаю проект «Нью-Васюки» незабвенного товарища Бендера.

Но, увы, о Новых Васюках, пардон, «Вольной гавани», пишет не сатирик Олесь Бузина, а директор ПКФ «Проектгидрострой» Велемир Зизак.

Понятно, что господин Зизак не объясняет читателю, почему Казахстан не захотел пользоваться российскими портами, а будет доставлять грузы через РФ в Крым. Вряд ли Зизак не знает, что Украина введением огромных сборов за пользование шлюзами на Днепре и другими поборами задушила транзит белорусских грузов по Днепру, который из года в год рос в 1960—1980-х г. при советской власти.

Ну а насчет строительства моста через Керченский пролив, то на нем настаивала Россия, а Украина уперлась всеми четырьмя копытами – не надобно нам москалей в Крым. Состояние финансов Украины не позволяло и думать о реализации проекта.

Но не будем упрекать Зизака в патологической глупости. На самом деле мина с «Вольной гаванью» была только прикрытием операции по захвату Донузлава США.

Началось бы строительство большого порта, постепенно его объекты по частям продавались бы американским или подставным западноевропейским фирмам. Потом появилась бы охрана из частных американских охранных фирм, и пошло-поехало.

«Поскольку донузлавским строительством уже заинтересовалась и русская община Крыма, и некоторые парламентарии, и даже крымское реестровое казачество, руководство ВМС Украины решило не отмалчиваться и предоставило некоторые объяснения. Озвучил их первый заместитель командующего ВМС Украины вице-адмирал Виктор Максимов. По слухам, Виктор Ющенко обязал лично командующего флотом Тенюха дать разъяснения, но тот почему-то предпочел спихнуть дело на подчиненного. Видно, не случайно, ибо про командующего говорят, что больше всего он ненавидит врать. Вот что сказал адмирал Максимов: ежегодные украинско-американские учения “Си бриз” в этом году пройдут без участия иностранных военнослужащих, на военных полигонах в Крыму в рамках учений будут действовать только подразделения вооруженных сил Украины. Далее: США и другие страны НАТО не намерены размещать казармы для своих военнослужащих в районе крымского озера Донузлав. Ну и, наконец, строительство в Донузлаве не ведется силами ВМФ

Украины»<sup>[51]</sup>.

Сей хитрый проект застопорился отчасти из-за прихода к власти в 2010 г. президента Януковича, а главное, из-за полного бардака в системе управления «незалежной державой». Однако проект не был снят с повестки дня, проектирование порта в Донузлаве потихоньку продолжалось.

Но судьба Донузлава решилась на майдане в Киеве, ранее называвшемся Козьим болотом. Законная власть пала, и Крым «пошел домой».

4 марта 2014 г. два буксира вывели из Севастопольской бухты разоруженный и предназначенный на слом большой противолодочный корабль «Очаков». В ночь на 6 марта он был поставлен поперек канала, ведущего в Донузлав, после чего у него подорвали левый борт. БПК лег на грунт, перегородив фарватер, причем правым бортом остался на поверхности.

На следующий день рядом был затоплен списанный на лом водолазный морской бот ВМ-416. Выход из Донузлава был окончательно заблокирован. Там оказались заблокированы: корвет «Винница» U206; морской тральщик «Чернигов» U310; морской тральщик «Черкаск» U311; рейдовый тральщик «Геничеськ» U360; средний десантный корабль «Кировоград» U401; большой десантный корабль «Константин Олышанский» U402; противопожарный катер «Евпатория» U728; транспорт «Горловка» U753; морской буксир «Ковель» U831; противодиверсионный катер «Феодосия» U240; катер-торпедолов «Херсон» U891; буксирный катер «Новоозерное» U942.

Чем теперь станет Донузлав? Базой кораблей Черноморского флота? Торговым портом? Базой для яхт «новых русских»? Это мы узнаем не ранее, чем через год.

## Глава 7

# Судостроительные и судоремонтные заводы Крыма

Официальный Киев объявил, что Украина была колонией СССР. Как и в других случаях, они сами не понимают анекдотичности подобных утверждений. Хороша колония, производящая самые мощные в мире МБР Р-36, которые на Западе не без основания окрестили «Сатана».

Ну а в Крыму и Днепробугском лимане «колонизаторы» построили десяток мощнейших судостроительных заводов, производивших уникальные корабли на подводных крыльях и воздушной подушке, атомоходы и даже авианосцы.

Люди старшего поколения хорошо знают, но для молодежи следует подчеркнуть, что с 1945 по 1991 г. советская судостроительная промышленность по всему Союзу работала на пределе своих возможностей. Так что значительное число торговых, научно-исследовательских и даже военных судов строилось за границей – в ГДР, Польше, Венгрии, Филадельфии и других странах.

Самым крупным судостроительным заводом Крыма был Севастопольский морской завод. Днем основания завода считается 12 июня 1789 г., когда в Севастополе была построена кузница и оборудовано место для килевания судов. 3 июня 1794 г. на Севастопольском заводе заложили два первых корабля – 8-пушечные шхуны № 1 и № 2. Замечу, что в 1798–1799 гг. шхуна № 1 в составе эскадры Ушакова участвовала в штурме крепости Корфу.

14 ноября 1808 г. на заводе был заложен 18-орудийный корвет «Крым». До 1851 г. на заводе построили еще 4 корвета, 6 бригов и т. д. Всего 37 парусных судов.

Согласно Парижскому мирному договору от 18 марта 1856 г. Россия могла содержать на Черном море только шесть 600-тонных корветов и четыре шхуны по 200 т водоизмещением. В связи с этим в 1867 г. был упразднен Севастопольский военный порт, Лазаревское адмиралтейство передано созданному в 1856 г. Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ).

Замечу, что из общего капитала в 6 млн рублей более 2 млн руб. правительство приняло на себя и стало одним из основных пайщиков

общества.

Уже в 1868 г. на Севастопольском заводе был заложен, а в 1869 г. сдан первый пароход «Первенец».

Первые боевые корабли завод РОПиТ построил в 1878 г. – три малых миноносца (миноноски).

А через три года Морское министерство и РОПиТ заключили договор на постройку двух броненосцев. В 1883–1884 гг. на мысу между эллингом и Корабельной бухтой соорудили два стапеля, на которых 25 сентября 1884 г. заложили броненосцы «Чесма» и «Синоп».

В 1886 г. Адмиралтейство получило заказ на строительство трех канонерских лодок: «Уралец», «Кубанец» и «Терек». «Уралец» строили на малом старом эллинге, а «Кубанец» и «Терек» – на тележках большого эллинга.

В марте 1889 г. Адмиралтейство начало постройку броненосца «Георгий Победоносец» и сдало его Черноморскому флоту в мае 1895 г. На этом броненосце в сентябре 1899 г. впервые проводились испытания радиостанции в море и на ходу.

Военное производство на частных заводах России оказалось неэффективным, и их в 70-х гг. XIX века стали передавать в казну. Характерный пример: частный Обуховский завод не справлялся с заказами и был передан в казну – Морскому министерству.

Созданная в 1895 г. специальная комиссия рассмотрела все имущественные притязания РОПиТа и выработала соглашение о передаче завода и территории Морскому министерству. В августе 1897 г. был подписан акт передачи. Адмиралтейство вновь стало называться Лазаревским.

В марте 1901 г. Адмиралтейство начало строительство крейсера «Очаков». А последним построенным Севастопольским заводом крупным боевым кораблем стал эскадренный броненосец «Иоанн Златоуст», заложенный 31 октября 1904 г. После революции Севастопольский судостроительный и судоремонтный завод начал функционировать в декабре 1920 г. – после освобождения Крыма от врангелевцев. Он был переименован в Севморзавод и передан в ведение Наркомата по морским делам. Первое судно – лесовоз «Михаил Фрунзе» – заложили в 1925 г.

В 1920-х гг. Севморзавод передали в ведение Ценсудостроя Отдела металла ВСНХ, затем – в ведение ЮСТ, а с 1930 г. – в ведение Союзверфи ВСНХ. В 1933 г. завод был передан из Союзверфи в подчинение Главморпрому Наркомата тяжелой промышленности. Приказом наркома оборонной промышленности № 06сс от 30 декабря 1936 г. Севморзавод им.

Серго Орджоникидзе переименован в завод № 201 им. Серго Орджоникидзе. В феврале 1937 г. завод находился в ведении 2-го Главного управления Наркомата оборонной промышленности, далее в 1937 г. – в ведении треста № 14 2-го Главного управления. Приказом от 11 апреля 1937 г. был утвержден У с т а в завода. В феврале 1939 г. завод передан в ведение 2-го Главного управления Наркомата судостроительной промышленности.

В 1925 г. на Севморзаводе имелись судостроительный цех с плазом и двумя стапелями, котельный цех, 3 сухих дока, 3 мортоновых эллинга, судоремонтные мастерские. Приказом № 0014 от 1 февраля 1937 г. на 1937 г. планировалось окончание строительства нового механического цеха. Для приспособления завода для капитального ремонта подводных лодок и эсминцев приказом от 29 октября 1937 г. предписывалось закончить в 1938 г. оборудование турбодизельного цеха.

После революции и до начала Великой Отечественной войны на Севморзаводе было построено 175 судов.

В декабре 1941 г. в Батуми на базе завода им. Берии и складов Заготзерна был создан филиал завода № 201. С августа 1942 г. завод № 201 действовал в Батуми.

После освобождения Севастополя в мае 1945 г. началось восстановление завода № 201 на старом месте. 23 июля 1944 г. вышло распоряжение ГКО № 6242 о поставке материалов и оборудования для восстановления завода № 201. Затем восстанавливаемый завод получил № 497. С Кавказа туда перевели плавдок, и начался ремонт кораблей. Уже в 1945 г. было отремонтировано 29 судов.

К 1948 г. производственные мощности Севморзавода в основном были восстановлены. Позже построили 3-й продольный и 4-й поперечный стапель, а также стапель для постройки буксиров.

В 1980-х гг. введен в строй наклонный стапель размерами 110 × 27,8 м, позволяющий строить корабли водоизмещением до 3000 т.

После войны до 1955 г. на заводе строились пассажирские катера и паромы, самоходные баржи, шаланды, гидрографическое судно, серия плавучих кранов грузоподъемностью 50 т. В 1960-х гг. продолжалось строительство морских самоходных плавучих кранов «Черноморец» грузоподъемностью 100 т. С 1965 г. Севморзавод стал производственной базой ЦКБ «Коралл», проектировавшего плавкраны. Для этого в 1960—1970-х гг. реконструировали корпусный цех, создали участки плавкраностроения в основных цехах, на Северной площадке построили машиностроительный цех, ввели в строй 1-ю очередь нового литейного

цеха.

С середины 1950-х гг. на Севморзаводе проводилось капитальное переоборудование кораблей. Причем, в ряде случаев артиллерийские корабли переделывали в ракетноносцы. С них снимали артиллерийское вооружение, а взамен устанавливали опытные пусковые установки управляемых ракет.

Так, с июня 1957 г. по сентябрь 1958 г. на Севморзаводе переделали крейсер «Дзержинский» из пр. 68бис в пр. 70Э. В ходе этого были сняты две кормовые 152-мм башни, а взамен установили ПУ зенитного комплекса «Волхов».

В 1964–1965 гг. был кардинально модернизирован крейсер пр. 26 «Ворошилов». С него сняли все артиллерийское вооружение и по проекту 33М установили зенитные комплексы. Корабль получил название «ОС-24». Три больших ракетных корабля – «Неуловимый», «Бедовый» и «Прозорливый» – в 1972–1977 гг. были переоборудованы по пр. 57У. Пусковые установки крылатых ракет КСЦ были демонтированы, а взамен корабли получили зенитный комплекс «Волна», также оборудовали место для базирования вертолета и т. д. В 1971–1972 гг. крейсер «Жданов» был переделан в корабль управления по пр. 68-У-1 и т. д.

Всего к 2000 г. на Севморзаводе построили 181 судно, из них 74 плавкрана.

К 1991 г. Севморзавод располагается на двух производственных площадках, общей площадью 53 гектара.

Южная площадка включала в себя: два сухих дока; достроечные набережные с порталными кранами; доковый цех; корпусоремонтный цех; дизелеремонтный участок; трубо-медничный и механомонтажный участки; электромонтажный участок; центральную заводскую лабораторию; наклонный стапель; горизонтальный стапель; элинг.

Инкерманская площадка включала в себя: корпусосборочный цех; набережную; паромный причал; линию очистки и грунтовки листового и профильного проката.

На Южной площадке находились два сухих дока: № 2 (длина 173,9 м; ширина 25,8 м; высота 9,2 м) и № 3 (длина 143,5 м; ширина 25,8 м; высота 8,23 м); достроечные набережные общей протяженностью 1225 м, оснащенные порталными кранами грузоподъемностью от 6,5 до 75 тонн, максимальная глубина у кордона 13,5 м.

«В связи с распадом СССР и непринятием конверсионных мер, передачи предприятия вопреки государственной, политической и экономической логике в частную собственность, технический потенциал



завода за 8 лет с 1993 по 2001 г. был практически ликвидирован. Происходило это так. В 1993 г. госзаказ составлял 80 %. В 1994 г. – корпоративный, госзаказ 0 %, обвальные инфляционные процессы, падение платежеспособности заказчиков. Начало падения производства.

1995–1997 гг. Создание акционерного общества (100 % акций – госсобственность), госзаказ – 0 %, инфляционные процессы, создание более 30 дочерних предприятий, диверсификация производства, поиск новых рыночных ниш.

1997–2006 гг. Неоднократная смена собственника основного пакета без каких-либо восстановительных последствий для завода. Падение объемов ремонта кораблей ВМФ РФ и ВМС Украины с 15 млн грн. до 0, ликвидация машиностроения, металлургии. Рост общего объема производства с 31 млн до 212 млн грн. за счет коммерческого судоремонта и прежде всего судов дальнего зарубежья, перевалки грузов, выполнения других, не свойственных профилю завода задач. Ликвидирована (продана) северная производственная площадка (специализация – машиностроение) вместе с уникальным сухим доком с размерами 290 × 36 × 11 м. Из активов ОАО выведена социальная инфраструктура: детские оздоровительные сооружения на ЮБК в п. Береговое – около 40 га, заводской стадион (4 га), учебные и общественные заведения и площади. В 1999 г. на площадях СМЗ, на условиях передачи зданий и аренде производственных мощностей создано предприятие ООО ССЗ “Лазаревское Адмиралтейство” (основной собственник – ООО “Инвестиционно-Промышленная Группа «Плато»”, РФ), которое до 2006 г. имело положительную динамику, а номенклатуру – ремонт кораблей ВМФ. Однако за последние два года здесь тоже обозначился резкий спад производства из-за ослабления поддержки РФ Черноморского флота и разрушительных действий руководства ОАО “СМЗ”. “Соглашение между Правительством Украины и Правительством РФ по реализации долгосрочной программы модернизации и ремонта кораблей и военно-морской техники для ВМФ РФ и ВМС Украины”, подготовленное в 1999 г., так и не было подписано, хотя имело большую государственную важность, прежде всего для РФ.

Государственный пакет со 100 % в 1995 г. сокращен до 26 % в 1998 г. и в 2006 г. продан окончательно брокеру ООО “Миллениум капитал”»<sup>[52]</sup>.

С 1996 г. Севморзавод проводил ремонт судов украинских, российских, греческих, болгарских, ливанских, кипрских судовладельцев. Первым в 1996 г. был отремонтирован сухогруз «Григорий Григорьев».

Для обеспечения порта на Севморзаводе построены пожарное судно пр. 50320 «Південний» и судно-бонопостановщик – нефтесборщик

«Чистый».

В 2001 г. завод построил автономную полупогружную несамоходную платформу проекта ТП-400 с размерениями 71,0 × 32,0 м по заказу ГП «Укрспецэкспорт», предназначенную для транспортировки десантных кораблей на воздушной подушке. Постройка этой баржи нужна была феодосийскому заводу «Море» для транспортировки судов на воздушной подушке «Зубр» в Грецию, а затем в Китай. Подробнее об этих сделках мы поговорим ниже.

Помимо того, на заводе здесь неоднократно проходили ремонт фрегат «Гетьман Сагайдачный», корабль управления «Славутич», десантный корабль «Константин Ольшанский», корветы «Хмельницкий», «Никополь», «Тернополь», «Луцк», ракетные катера «Каховка», «Прилуки» и другие суда УВМС.

В целом Севморзавод, находясь 23 года в составе «Украинской державы», влачил жалкое существование. Потихоньку велась распродажа предприятия по кускам, в том числе продажа Северной площадки (Инкерманской) компании «Авлита».

По данным СМИ, к концу 2008 г. долги ОАО «СМЗ» составляют около 100 млн гривен. Ликвидационная стоимость оценивается в 30–50 млн долларов США. Задолженность по заработной плате работникам завода составляла 6 млн гривен.

Если к 1991 г. на заводе работало 11 820 человек, то к концу 2008 г. – около 700, причем они по много месяцев не получали зарплаты.

А теперь мы перейдем к феодосийскому судостроительному заводу «Море».

5 октября 1938 г. вышло Постановление правительства СССР о создании судостроительного завода «Южная точка» восточнее Феодосии.

В 1938 г. возле небольших сел Дальние Камыши и Хафуз началось строительство судостроительного завода и рабочего поселка под названием Южная Точка. Сегодня этот завод носит название Феодосийское ПО «Море». В Великую Отечественную войну завод был полностью разрушен. Практически сразу после освобождения Феодосии началось восстановление завода. Окончательно основной профиль завода – производство скоростных кораблей и судов из легких сплавов – был определен в 1947 г.

«Море» – судостроительный завод в Крыму на восточном побережье Феодосийского залива. Основная продукция завода – суда на подводных крыльях и суда на воздушной подушке различного назначения. Заводу был присвоен № 891 и название «Феодосийский судостроительный завод». От

разъезда «107 км» на железнодорожной линии Джанкой – Владиславовка – Феодосия до завода была проложена одноклейная железнодорожная ветка (в настоящее время железнодорожное полотно разобрано).

Одновременно со строительством завода началось строительство рабочего поселка «Южная точка», переименованного в 1952 г. в Приморский.

С 1958 г. на заводе № 831 действовал филиал ленинградского завода № 5 Минсудпрома, и с начала 1980-х гг. – Зеленодольское ЦКБ.

В 1980-е гг. на заводе началось строительство эллинга длиной 192 м и шириной 96 м для постройки экранопланов, но закончено оно не было.

Численность персонала завода на 1954 г. составляла 1500 человек.

В 1940—1950-е гг. завод № 831 построил более 200 торпедных катеров «Комсомолец».

В 1956 г. на заводе построен торпедный катер на подводных крыльях (КПК) пр. 184, в 1960 г. построены два торпедных катера на подводных крыльях пр. 125. В 1963–1966 гг. на заводе «Море» строился быстроходный сторожевой пограничный катер пр. 125А. С 1969 г. по 2012 г. на заводе строились патрульно-полицейские катера пр. 1400 «Гриф».

В 1970—1980-е гг. строились пограничные КПК «Антарес». С 1980-х гг. строятся малые противолодочные КПК «Сокол».

В 1970—1980-е гг. ПО «Море» выпускались десантно-штурмовые катера на воздушной подушке (КВП) «Скат», десантные КВП «Омар» и «Кальмар», ракетно-артиллерийские КВП «Касатка» и тральщик на воздушной подушке.

С 1959 по 1976 г. на заводе «Море» строились пассажирские суда на подводных крыльях «Ракета». Всего было построено 389 «Ракет», в том числе 32 на экспорт.

В 1965–1980 гг. строились морские суда на подводных крыльях (СПК) «Комета». Всего было построено 86 «Комет», в том числе 34 на экспорт.

В 1976 г. на смену «Ракете» пришел речной СПК «Восход-2». Всего с 1976 по 1992 г. было построено 156 теплоходов «Восход-2». С 1992 по 2002 г. строились морские СПК «Восход-2М».

В 1986 г. был спущен на воду морской газотурбоход на подводных крыльях «Циклон». В 1990-х гг. строились морские СПК «Олимпия», предназначенные для скоростных пассажирских перевозок, в том числе и в темное время суток.

С 1994 г. строились универсальные катера с водометным движителем «Калкан». «Калкан» имеет осадку всего 0,6 м и предназначен для службы на реках, озерах и прибрежной части морей. У катера имелся ряд

модификаций.

С развалом СССР начал разваливаться и завод «Море». «19 марта 2008 г. Кабинет министров Украины согласовал план размещения акций ФСК «Море». 3,74 % акций номиналом в 0,25 гривны отошли работникам предприятия, а остальные распроданы на конкурсе с открытым предложением цены по принципу аукциона. Уставный фонд предприятия составлял 112,78 млн гривен. К концу третьего квартала 2008 г. в государственной собственности не осталось ни одной акции завода.

Завод «Море» – единственное предприятие на Украине, специализирующееся на военном судостроении, с 2005 г. находилось в состоянии банкротства. Впервые о продаже предприятия в 2006 г. заявил тогдашний спикер крымского парламента, а позже народный депутат от Партии Регионов Борис Дейч. По его мнению, государственное предприятие необходимо было «порезать» на мелкие стоянки для яхт.

В августе 2007 г. Хозяйственным судом Крыма было возбуждено первое дело о банкротстве ФСК «Море». Истцом выступало севастопольское ОАО «Персей», подконтрольное бывшему первому секретарю Севастопольского горкома КПСС Павлу Власенко, которому ФСК «Море» задолжала порядка 1,2 млн гривен. Однако феодосийский завод оспорил назначение распорядителем своего имущества арбитражного управляющего Игоря Клеца и в конце декабря 2007 г. одержал победу в Высшем хозяйственном суде, добившись отмены вердикта о начале своего банкротства.

В январе 2008 г. Хозяйственный суд Крыма дал старт второму делу о банкротстве предприятия. Истцом выступила киевская компания «Драккар», которой судостроительный завод задолжал около 0,5 млн гривен»<sup>[53]</sup>.

Думаю, этой цитаты достаточно, чтобы представить положение дел на предприятии. Однако «Море» спас «Зубр».

Речь идет о самом большом в мире десантном корабле на воздушной подушке. Корабль пр. 1232.2 «Зубр» был создан рядом заводов РСФСР, головным разработчиком было ЦКБМ «Алмаз». Полное водоизмещение корабля составляло 550 т, скорость хода до 63 узлов, дальность плавания в зависимости от скорости от 55 до 300 миль. Корабль может перевозить три танка Т-80 или 10 БТР, или 8 БМП, или десант до 500 человек.

В 1988 г. по документации «Алмаза» и с помощью его специалистов началось строительство «Зубров» на заводе «Море» в Феодосии. (Сх. 19)

После раздела Черноморского флота в 1996 г. три «Зубра», доставшиеся России, – МДК-18, МДК-88 и МДК-184 – были отправлены на

Каспий. А три корабля – «Горловка», «Краматорск» и «Артемьевск» и два недостроенных, стоявших на заводе «Море», – Украине.

И вот в 2000 г. Греция решила закупить четыре «Зубра», причем, чтобы избежать скандала, два «Зубра» закупили в РФ, а два – на заводе «Море».

Говоря о двух «Зубрах», греки имели в виду корабли, еще строившиеся на заводе «Море». Один корабль (стапельный № 305), введенный в строй 3 февраля 2001 г., был передан Греции, где получил название «Итака L181». А вместо второго нового корабля украинская сторона решила поставить «бэушный» корабль «Горловка» (страт. № 303). Его чуть-чуть подремонтировали и даже покрасили.

Но злые греки не поняли тонкостей «украинской коммерции» – отказались от «Горловки» и обратились к российской стороне.

И вот в сентябре 2002 г. между ФГУП «Рособоронэкспорт» и Минобороны Греции было подписано дополнительное соглашение на строительство еще одного десантного корабля типа «Зубр».

По первому соглашению корабль «Кефаллия» был отправлен в Грецию в декабре 2000 г., а второй – «Закинтос» – передан Греции в сентябре 2001 г. 24 января 2003 г. на верфи ОАО «Алмаз» состоялась закладка третьего «Зубра» для Греции.

В 2009 г. Китайская Народная Республика заказала заводу «Море» четыре «Зубра». Из них два должны быть построены в Феодосии, а еще два – в КНР по украинской документации и с помощью украинских специалистов. Срок заказа – 5 лет, общая цена – около 1 млрд гривен. Работы начались уже в августе 2010 г. Еще в мае 2010 г. на заводе трудились 267 человек, но к концу года их численность увеличилась до полутора тысяч.

Почему китайцы предпочли Украину, а не РФ? Видимо, там брали меньше, а главное, РФ потребовала у КНР первоначально заказать 15 «Зубров», а только потом получить техническую документацию и другую помощь в строительстве кораблей на китайских верфях. Это было вполне обоснованное требование, поскольку китайцы быстро осваивают импортную военную технику, а затем начинают продавать ее по всему миру. В итоге российско-китайские переговоры были приостановлены, и КНР заключила сделку с Украиной.

Естественно, что руководство ЦМКБ «Алмаз» заявило, что украинская сторона грубо нарушила российско-украинское соглашение 2006 г. о взаимной защите прав на интеллектуальную собственность, полученную в ходе двустороннего военного сотрудничества, так как Украина передала

техдокументацию на «Зубр» без согласия российской стороны.

И вот тогда-то Украина устроила фарс на местечковом уровне и объявила, что в Феодосии строятся не российские «Зубры» по проекту 1232.2, а чисто украинские корабли типа «Бизон» по проекту 958. Объяснить, какие принципиальные отличия у «Бизона» по сравнению с «Зубром», украинская сторона категорически отказалась.

Первый «Зубробизон» завод «Море» закончил постройкой в сентябре 2013 г., а в октябре начались его заводские испытания. А 12 апреля 2013 г. корабль был погружен в Феодосии на грузовое судно «Нью-Йорк» германской компании Hansa Heavy Lift. 25 мая того же года судно благополучно доставило корабль в китайский порт Гуанчжоу.

Второй «Зубробизон» не успел пройти всех положенных заводских испытаний, но, в связи с известными событиями, 1 марта 2014 г. два буксира вывели корабль с территории завода «Море» и довели до Феодосийского порта. Там его положили в несамоходный понтон и 3 марта повели в Босфор.

Решение о строительстве судостроительно-судоремонтного завода в системе Наркомата водного транспорта на берегу Камыш-Бурунской бухты под Керчью было принято в 1934 г. Завод должен был заниматься ремонтом гражданских судов и строительством торпедных катеров. В 1938 г. завод вступил в строй.

В соответствии с приказом Наркомата судостроительной промышленности от 18 июля 1941 г. и распоряжением Совета по эвакуации № 14159 от 6 октября 1941 г. завод № 532 был эвакуирован (526 человек) и выбыл из числа действующих. 27 октября 1941 г. цех торпедных катеров на пароходе был отправлен сначала на Кавказ, а затем на завод № 639 в Тюмень. Судостроительное производство эвакуировано в Пермь на завод № 344. 1 и 3 ноября были уведены на буксире недостроенные крейсер «Куйбышев» и эсминец «Озорной», доставленные в Керчь из Николаева.

В соответствии с Постановлением ГКО № 6588 от 24 сентября 1944 г. началось восстановление Камыш-Бурунского судостроительного завода № 532 Наркомата судостроительной промышленности на прежнем месте. Окончательно завод был восстановлен 12 декабря 1952 г.

Площадь территории завода составляла более 140 гектаров. В 1948 г. на заводе № 523 строились тральщики пр. 254, с 1952 г. – пр. 254К, с 1959 г. – пр. 254М.

В 1958–1967 гг. строились малые охотники пр. 201М.

С 1967 по 1977 г. на заводе велось массовое строительство речных артиллерийских катеров проекта 1204 типа «Шмель», спроектированных

ПКБ «Алмаз». На заводе было построено 98 таких катеров. Любопытно, что только треть катеров пр. 1204 досталась ВМФ, а остальные были отправлены в погранчасти КГБ.

В 1970–1981 гг. на заводе было построено семь СКР пр. 1135. Ну а в 1982 г. там построили 8 пограничных сторожевых кораблей пр. 1135.1. Причем последний из них – «Киров» – был 18 июня 1993 г. переименован в «Гетман Сагайдачный» и стал флагманом УВМС. Еще один (9-й из серии) ПСКР пр. 1135.1 «Берзень» был переименован в «Гетман Байда Вишневецкий», заложенный 27 декабря 1992 г., не был достроен из-за отсутствия финансирования и в 1995 г. разобран на металл. Замечу, что Дмитрий Иванович Вишневецкий происходил от князей Рюриковичей и Гедиминовичей. Гетманом он никогда не был, а «Байда» – прозвище, присвоенное ему в некоторых песнях и сказаниях. Как видим, интеллект у украинских историков и адмиралов был на одном уровне.

В 1960-е гг. завод № 532 получил название Керченский судостроительный завод «Залив» им. Б.Е. Бутомы, ну а после 1991 г. – ОАО «Судостроительный завод «Залив».

Первое крупнотоннажное судно, танкер «Херсон» дедвейтом 11 800 т, был сдан заказчику 2 декабря 1952 г. В 1959 г. завод построил первый сухогруз – турбоход «Ленинский комсомол» дедвейтом 16 500 т.

Начиная с 1960 г. началось строительство танкеров дедвейтом 1500 т. С 1964 г. завод стал строить танкера дедвейтом 22 000 т. С 1980 г. по 1996 г. завод освоил строительство экологически чистых танкеров «Победа» дедвейтом 65 000 т и супертанкеров «Крым» дедвейтом 150 000 т. В 1988 г. был построен и введен в эксплуатацию атомный лихтеровоз «Севморпуть», лихтеровместимость которого составила 34 лихтера типа ЛЭШ, или 1336 – двадцатифутовых контейнеров.

На заводе «Залив» велось переоборудование тральщиков пр. 254К в корабли радиолокационного дозора пр. 254В и тральщиков пр. 256 в корабли радиолокационного дозора по пр. 258.

В 1966 г. на заводе был введен в строй блок корпусных цехов, оснащенный шестью 50-тонными и тремя 30-тонными мостовыми кранами. Был построен также гребенчатый слип на 2000 т. В 1960-х гг. началось проектирование нового сухого дока длиной 340 м, шириной 54 м и углублением 11. Док был построен в 1968–1973 гг., а первый корабль в нем заложили в 1971 г. Это было самое крупное отечественное судно – танкер пр. 1551 дедвейтом 150 000 т.

К 1991 г. «Залив» располагал помимо сухого дока двумя горизонтальными стапелями, обеспечивавшими постройку судов длиной

до 120 м, шириной 22 м и весом для спуска на воду на боковом слипе до 2,5 тыс. т; двумя глубоководными набережными длиной 278 м и 240 м, соответственно с двумя кранами грузоподъемностью 32 т и одним краном грузоподъемностью 50 т; набережной длиной 186 м с краном грузоподъемностью 80 т.

С 1992 г. все суда на «Заливе» строились на экспорт для Норвегии, Греции, Голландии и ряда других стран.

«“Залив” в последние годы выпускал в основном корпуса, а современную начинку на суда устанавливали уже в Европе. Европейские компании выполняют лишь спецзаказы, а в остальном проигрывают конкуренцию китайским производителям из-за более высоких цен»<sup>[54]</sup>.

Итогом стали массовые увольнения, несвоевременная выплата заработной платы.

Весной 2014 г. руководство Зеленодольского судостроительного завода (Татарстан) выразило желание возобновить сотрудничество с заводом «Залив» по достройке судов военного назначения. Замечу, что Зеленодольский завод до 1994 г. располагал собственной сборочной базой на территории завода «Залив».

Теперь руководство Зеленодольского завода заинтересовано в сотрудничестве с предприятием «Залив» «как в своей сдаточной базе».

На собрании акционеров завода исполняющий обязанности генерального директора Андрей Захарчук сообщил, что правительство РФ планирует создать в Крыму судостроительный кластер, ядром которого предполагается сделать завод «Залив»<sup>[55]</sup>.

В завершение мы остановимся на 13-м судоремонтном заводе в Севастополе. Днем основания завода считается 15 января 1887 г., когда было дано указание создать временную механическую мастерскую при Алексеевском сухом доке для выполнения работ на броненосце «Екатерина II».

Уже в конце декабря 1887 г. в механической мастерской имелись пресс для давки железа, токарные, сверлильные, строгальный и долбежный станки, кузнечные и сварочные горны, локомобиль. В этот период в мастерской проводились работы исключительно по достройке броненосца «Екатерина II», построенного в Николаеве и прибывшего в Севастополь для завершения строительства и вооружения.

После сдачи «Екатерины II» временную механическую мастерскую перевели на щитовую базу в Килен-бухту, где после завершения строительства помещения 17 февраля 1890 г. мастерская стала работать на



новом месте.

В 1892 г. на берегу Килен-бухты были устроены угольный склад и причал для броненосцев.

В 1912 г. на берегах Килен-бухты в каменном здании с навесом расположился механический участок с двумя токарными, двумя сверлильными и одним строгальным станками. В 1913 г. были построены здания корпусного цеха, литейного и кузнечного участков, деревообделочного цеха, в котором установили первый электрический мотор, и склад материалов.

В 1914 г. вошла в строй электрическая подстанция. К началу 1915 г. в механической мастерской трудилось до 70 рабочих.

В 1920–1921 гг. в мастерских проводилось переоборудование кораблей Днепровской флотилии под тральщики для очистки Черного и Азовского морей от мин, а также проходили ремонт канонерская лодка «Терец», эсминец «Свирепый» и посыльное судно «Летчик».

По состоянию на 1 августа 1931 г. в мастерских работало 2043 человека вольнонаемных рабочих и служащих. Из них в механических мастерских работали 645 человек, в том числе 377 производственных рабочих, 40 инженеров и техников, 125 человек вспомогательного персонала и 60 учеников.

В ноябре 1941 г. мастерские были эвакуированы в Потю на четырех судах: 2 ноября – на плавбазе «Волга», 3 ноября – на транспорте «Чапаев», 8 ноября – на транспорте «Сызрань» и 13 ноября – на транспорте «Березина». В Потю был отбуксирован и плавучий док № 16.

Ну а 22 апреля 1945 г. первая партия сотрудников и оборудования мастерской вернулась в Севастополь. И уже в мае 1945 г. в мастерских были отремонтированы котлы на минном заградителе «Дон» и тральщике «Майкоп».

Первый послевоенный ремонт в мастерских проводился на подводной лодке М-105. Для нее изготовили и установили боевую рубку с ограждениями, отремонтировали кормовые горизонтальные рули, гребной винт, электрооборудование, шахты батарейной и машинной вентиляции, провели текущий ремонт двигателей, трюмно-поршневой помпы, компрессоров, приводов рулей, центровку линий вала и докование. М-105 была сдана флоту на два дня раньше установленного срока – 28 мая 1945 г.

В сентябре 1947 г. из Потю на ремонтный завод перевели плавдок № 16, раскрепленный на штатную стоянку в Южной бухте, где он и находится по сей день. Для организации плавучей мастерской по выполнению в ней доковых работ флот выделил три трофейные баржи,

которые переоборудовали под кубрики и рабочие места для рабочих из состава судоремонтного батальона. Мастерская получила название «Военная мастерская ВМ-20».

В 1951 г. ремонтный завод отремонтировал 30 кораблей и плавсредств, включая подводные лодки М-102 и М-111.

В апреле 1954 г. завод был переподчинен Главному управлению судоремонтных заводов ВМФ и стал называться 13-й Судоремонтный завод ВМФ СССР.

В 1951–1956 гг. завод выполнял ремонт и модернизацию полученных по репарациям кораблей и подводных лодок. В эти годы производились средние ремонты крейсера «Керчь», эсминцев «Легкий», «Ловкий», нескольких морских тральщиков и транспортов. Значительные работы были выполнены на линкоре «Новороссийск».

В 1954 г. на 13-м заводе прошли ремонт 28 кораблей, в том числе эсминцев «Бурный», «Беззаветный», подводных лодок С-42, М-238, тральщиков Т-919, Т-195.

В том же 1954 году вступил в строй новый литейный цех, причалы № 13, 14, 15. В 1955 г. были сданы в эксплуатацию корпусный цех и трансформаторная подстанция № 3. В эти годы активно велось строительство жилья для работников завода. Были построены и сданы 12 жилых домов на 156 квартир и 33 комнаты в общежитии.

В 1958 г. было отремонтировано 26 объектов, освоен ремонт эсминцев проекта 30бис и подводных лодок пр. 613. Завод приступил к изготовлению артщитов пр. 435 и 436бис, гидроакустических щитов ГЛЩ-2, отражателей Б-6, сегментов якорей и металлических вех. В 1959 г. на заводе проводилось переоборудование судна «Илеть» – на его борту смонтировали пусковую установку и аппаратуру управления для испытательных пусков крылатых ракет П-35. Работы велись под наблюдением НПО «Машиностроение» (город Реутов). Опытное судно перевели по каналу Волга – Дон в Каспийское море для проведения испытаний, которые обеспечивали специалисты завода.

8 1960 г. по проекту СКБ-172 13-й завод переоборудовал плавмастерскую «Металлист» в современную мастерскую М-127, ставшую затем основным подразделением по обеспечению докового ремонта кораблей в ПД-16.

9 марта 1961 г. Судостроительному заводу № 13 ВМФ было присвоено открытое название Морской завод № 13 ВМФ и условное наименование – в/ч 87069.

В 1968 г. на заводе был построен стенд размагничивания, а в

последующие годы возведена электростанция, реконструированы водопровод и канализация, создан причал длиной 100 м с порталным краном грузоподъемностью 30 т и глубиной у кордона 7 м. Началось строительство цеха ремонта РЭВ и автоматики. Завод стал называться 113-м судоремонтным.

В 1969 г. завод был переведен на работу по принципам и условиям полного хозяйственного расчета и самофинансирования предприятия. В том же году на заводе прошел переоборудование малый десантный корабль пр. 106К в корабль для тренировки космонавтов. Тогда же завод приступил к строительству девяти специальных подводных лодок серии СПЛЦ по проекту 172ОКТБ.

В начале 1970-х гг. судоремонтный завод занимался переоборудованием лесовоза «Донбасс» пр. 596П в специальный корабль для поиска и доставки космонавтов. Его оснастили радиолокационной станцией дальнего обнаружения МР-500. Грузовые трюмы были переоборудованы для перевозки спускаемых аппаратов, а все помещения оборудованы микроклиматом.

В 1971–1972 гг. на заводе изготовили опытную рейдовую бочку ОРП-71 для заправки кораблей на внешнем рейде без захода их в базу. ОРП-71 погружалась и всплывала по командам, подаваемым с берега. Бочки подобного типа активно использовались 5-й оперативной эскадрой на Средиземном море.

Весной 1980 г. завод получил плавдок ПД-30 подъемной силой 30 тыс. т. Морская инженерная служба ЧФ углубила и раскрепила док в Троицкой бухте. После проведения подготовительных работ и швартовых испытаний, 15 августа 1980 г. в плавдок поставили в ремонт первый доковый комплект, состоявший из кораблей проектов 61, 394Б и 532.

В 1982 г. в ходе Фолклендской войны англичане всего за неделю переоборудовали в авианесущие транспорты (импровизированные авианосцы) четыре контейнеровоза типа «Атлантик Конвейер» и разместили на каждом по 10–20 самолетов с вертикальным взлетом «Харриер».

Наши адмиралы решили собезьянничать, и в середине 1985 г. завод № 13 получил правительственное задание переоборудовать в кратчайшие сроки крупнотоннажные сухогрузы в авианесущие корабли по теме «Скорость». Для переоборудования Черноморское пароходство выделило два сухогруза. На сухогрузе «Михаил Черкасов» провели полномасштабную модернизацию. Всего за неделю на месте трюмов судна оборудовали ангары для базирования вертолетов, палубу накрыли

металлическими, покрытыми теплоизолирующими плитами листами, изготовленными тем же заводом. На судно поместили электрооборудование для предполетной подготовки вертолетов и для их безопасной эксплуатации при взлете и посадке на палубу судна. В ходовой рубке были установлены посты навигации и радиосвязи с летательными аппаратами.

После проведения испытаний с выходом в море все оборудование с «Михаила Черкасова» было снято и законсервировано, а сам сухогруз в своем первоначальном виде передан Черноморскому морскому пароходству. Опираясь на опыт переоборудования сухогруза «Михаил Черкасов», КБ ВМФ разработали типовой проект переоборудования сухогрузов-контейнеровозов в авианесущие корабли.

В 1987 г. после взрыва детонаторов торпеды, находившейся в кормовом торпедном аппарате подводной лодки Б-36, на ней была сильно деформирована прочная сферическая переборка между 6-м и 7-м отсеками и повреждена труба торпедного аппарата. На заводе № 13 был успешно произведен ремонт Б-36, и после глубоководных испытаний подводную лодку допустили к эксплуатации без ограничений.

С 1975 по 1990 г. завод отремонтировал и сдал флоту 35 подводных лодок, 31 противолодочный корабль, 6 эсминцев, 14 сторожевых кораблей, 41 тральщик, 8 десантных кораблей, 120 вспомогательных судов – всего 250 единиц в объеме текущего и среднего ремонтов без учета навигационного ремонта и подготовки кораблей к несению боевой службы.

А всего с начала XX века предприятие освоило комплексный ремонт 11 проектов подводных лодок и 84 проектов надводных кораблей и судов флота. Через завод прошло 5 линкоров, 9 крейсеров, 139 подводных лодок, 28 канонерских лодок, 78 эсминцев, 15 больших противолодочных кораблей, 75 больших и средних десантных кораблей, 55 тральщиков, 96 сторожевых и малых противолодочных кораблей, 25 малых ракетных кораблей и катеров, 176 судов обеспечения.

Кроме того, построено 11 корпусов подводных лодок специального назначения, переоборудовано 11 кораблей и судов в корабли специального назначения, переоборудовано более 10 судов в опытные корабли для испытаний нового вооружения.

В мае 1997 г. по соглашению между Россией и Украиной 13-й судоремонтный завод остался в составе Российского флота и продолжал работать в Севастополе на правах аренды.

В том же 1997 г. московский мэр Юрий Лужков изыскал средства на окончание ремонта ракетного крейсера «Слава» пр. 1164, уже давно стоявшего у стенки завода «Имени 61 коммунара» в Николаеве. Корабль

получил новое имя – гвардейский ракетный крейсер «Москва». Делегация руководителей 13-го завода отправилась в Николаев на завод имени 61 коммунара для проведения переговоров о возможности использования мощностей 13-го завода при ремонте крейсера «Москва». Но николаевские руководители отказали, мотивируя свой отказ тем, что севастопольский судоремонтный завод не в состоянии выполнить ремонтные работы на крейсере.

В июле 1997 г. директивой Главного штаба ВМФ России 13-й судоремонтный завод перешел из состава Главного управления судоремонтных заводов в подчинение технического управления Черноморского флота. В результате централизованное руководство заводом было нарушено и обеспечение технической документацией прервалось. Сократился и коллектив сотрудников завода с 2875 чел. в 1991 г. до 1314 в 1998 г.

Украинская администрация не только не помогала заводу, но и всячески старалась разорить его. Так, в 2000 г. против руководства завода было возбуждено уголовное дело якобы из-за неуплаты 25 млн рублей в бюджет Украины. Были заблокированы расчетные счета предприятия в банках Севастополя и наложен арест на его имущество.

А в 2009–2010 гг. украинские налоговики потребовали, чтобы завод платил налог на добавленную стоимость и якобы недоплатил Украине 11,5 млн гривен. Представители предприятия Черноморского флота РФ подали иск в суд, заявив, что ремонт судов происходил на территории российской военно-морской базы, в связи с чем завод не обязан платить налог на добавленную стоимость.

Со своей стороны суд признал, что военные корабли иностранного государства, в данном случае России, не являются частью территории Украины, в том числе и таможенной, а сохраняют статус территории государства, под флагом которого они находятся. И, следовательно, претензии украинских налоговиков к российскому Черноморскому флоту безосновательны. В итоге в сентябре 2010 г. окружной административный суд Севастополя вынес решение в пользу 13-го судоремонтного завода и не удовлетворил требования украинских налоговиков. Налоговики подали апелляцию в суды высшей инстанции. Судя по всему, дело затянулось до весны 2014 г.

Тем не менее ВМС Украины, в течение многих лет не сумев починить свою единственную подводную лодку «Запорожье» на собственных предприятиях, обратились на завод № 13. В 2008 г. завершился доковый ремонт подлодки, а в 2009–2010 гг. прошли ходовые испытания.

В 1998 г. руководство Черноморского флота решило вывести крейсер «Москва» из Николаева и провести ремонтные работы по его восстановлению на 13-м судоремонтном заводе.

Ремонт крейсера проходил в два этапа. На первом этапе его поставили в док ПД-30. Практически все доковые работы выполняли цеха завода № 1, 2, 3, 4, 5 и 8. Одновременно шли работы по вводу в строй главной энергетической установки и всех механизмов электромеханической боевой части. В апреле 2000 г. крейсер под флагом командующего Черноморским флотом адмирала В.П. Комоедова вышел на ходовые испытания. Заводская сдаточная команда под руководством начальника завода С.С. Арутюнова успешно выполнила программу испытаний.

На втором этапе проводились ремонтные работы по вводу в строй вооружения крейсера. Коллективы цехов № 8 и 10 освоили ремонт систем управления ракетной стрельбой главного ракетного комплекса корабля. Работы проводились под контролем НПО «Машиностроение». После их окончания крейсер «Москва» вошел в боевой состав флота.

Также коллектив 13-го судоремонтного завода произвел ремонт подводной лодки пр. 877, длительное время стоявшей у причала. Лодка вошла в боевой состав флота.

Несмотря на все трудности, завод продолжал обеспечивать боевую готовность Черноморского флота. Так, в 1999 г. был подготовлен к выполнению миротворческой миссии в Югославии отряд десантных кораблей.

Завод освоил ремонт кораблей пр. 1239. После заводского ремонта ракетный корабль на воздушной подушке пр. 1239 «Самум», переведенный с Балтики, вошел в боевой состав Черноморского флота.

В июне 2005 г. сотрудники 13-го завода занялись выявлением причины постоянного выхода из строя маршевого главного двигателя крейсера «Москва». Завод на неделю был переведен на круглосуточный режим работы, и все неисправности были устранены.

В 2005 и 2006 гг. завод впервые с начала своего функционирования выполнил большой объем работ по агрегатной замене радиолокационной станции дальнего обнаружения МР-650 на большом противолодочном корабле «Керчь».

В 2011–2012 гг. в цехе № 5 был создан участок по ремонту двигателей типа М-500, что позволило выполнить ремонт таких дизелей на РКВП «Бора» и МПК «Александровец». Завод освоил крупноблочный ремонт дизелей типа М-50 и ремонт главных механических передач дизелей М-511.

13 марта 2014 г. «неизвестные» предприняли попытку нападения на

территорию 13-го завода. Черный «джип» подъехал к подстанции, обслуживающей доковый комплекс и Артзавод. Из машины вышли два человека, один из которых был вооружен автоматом Калашникова, у второго в руках были большие клещи.

Командир охраны завода, офицер Черноморского флота велел всем работникам, находившимся поблизости, лечь на землю, после чего объявил нападавшим, что будет стрелять сначала предупредительно в воздух, затем на поражение. Те стали кричать: «Ты что, будешь стрелять по своим?» Но это не смутило офицера, он дал предупредительный выстрел. Тогда нападавшие сели в машину и уехали в сторону Инкермана<sup>[56]</sup>.

Судя по всему, это были активисты «Правого сектора». Замечу, что украинские националисты в те дни постоянно прикидывались «своими». Так, 4 марта 2014 г. после занятия аэродрома Бельбек силами Самообороны Крыма туда заявилось два десятка украинских офицеров во главе с командиром части А-4515 полковником Юрием Мамчуром. Их сопровождала большая группа западных корреспондентов. Причем замполит части майор Олег Шаповал нес красное знамя 62-го истребительного авиаполка. Он орал: «Вы не будете стрелять в красное знамя!» А рядом украинские офицеры скандировали: «Америка с нами». Ополченцы сделали несколько предупредительных выстрелов в воздух, и незалежное воинство ретировалось.

Вот такие в Крыму были «наши».

**Раздел V**  
**23-летние бедствия Крыма и**  
**Черноморского флота**



# Глава 1

## Раздел Черноморского флота

В 1991 г. произошел распад СССР. Рассмотрение событий, происходивших в ходе встречи президентов России, Украины и Белоруссии в Беловежской пуще, выходит за рамки работы. Я лишь скажу, что эти персонажи заботились исключительно о своих интересах, а не о благе народа. Административные границы вдруг обратились в государственные. Правительство Ельцина практически забыло о Черноморском флоте.

Не хочется останавливаться и на фарсе, разыгранном Раисой и Михаилом Горбачевыми в их резиденции Форосе, но стоит упомянуть о маленьком, но характерном инциденте: «сладкая парочка» в красках расписывала перед журналистами морскую блокаду их дворца (объект «Заря») в августе 1991 г. На самом деле эту блокаду осуществляли буксиры, которые вели плавкран ПК-103030 из Поти в Севастополь со скоростью 2–3 узла<sup>[57]</sup>.

Чтобы избежать обвинений в предвзятости, обращусь к достаточно авторитетному источнику – книге «Штаб Российского Черноморского флота», изданной в Симферополе в 2002 г. Книга написана авторским коллективом в составе двух адмиралов и пяти капитанов 1-го ранга под общей редакцией командующего Черноморским флотом Российской Федерации адмирала В.П. Комоедова. Цитирую: «Руководители и властные структуры бывших союзных республик в сложной и довольно запутанной обстановке развала Вооруженных сил поступили по-разному. Прибалтийские республики потребовали вывести флот и войска Советской Армии вместе с запасами и вооружением. Другие страны запасы оставили себе, а части и соединения ВС СССР постепенно вытеснили со своей территории. Совершенно по-другому, по-своему поступила Украина, которая объявила объединения, соединения и части Советской Армии своими. Все, что дислоцировалось на ее территории, объявлялось собственностью Украины, т. е. приватизировались не только инфраструктура, вооружение и запасы, но и люди. Особая роль в перечне упомянутых группировок ВС принадлежала Черноморскому флоту России.

Надо отдать должное натиску и прозорливости киевских политиков – в отличие от российских, которые задолго до этих событий проделали большую подготовительную работу, позволившую в целом действовать

эффективно и результативно. В результате в относительно короткий срок Киев сумел оторвать группировку от ВС бывшего СССР. В Киеве были срочно приняты соответствующие законодательные акты, а на их реализацию направлены все структуры: законодательная, исполнительная, правовые и идеологические. На бумаге был наработан социальный пакет гарантий. В этой работе Украина определила всех. А Россия, увы, спала, никто эти процессы не анализировал, последствия не прогнозировал. Свою законодательную базу Россия не нарабатывала, и только потом, вдруг вспомнив о ядерной кнопке, в Кремле что-то начали делать. Но все делалось непрофессионально, более того, примитивно, и в конечном счете пошло в ущерб России.

Сегодня со всей очевидностью ясно, что все происходящее было вовсе не случайное явление. За видимым внешним хаосом не вполне управляемых, на первый взгляд, явлений и событий четко просматривалось главное: стратегия Запада, заключающаяся в лишении России – наследницы Советского Союза – статуса великой державы, изменения сложившегося баланса двухполярного мира в свою пользу и превращения планеты в вотчину одного-единственного и безраздельного хозяина – США. Сейчас можно констатировать, что задуманное за океаном после окончания Второй мировой войны стало реальностью. В настоящее время процесс перешел в стадию вытеснения России из ее исторически сложившихся районов влияния и интересов. Россия лишилась пояса безопасности, втянута в продолжение гонки обычных вооружений, ее ядерный щит дезорганизован. Недалековидные политики России не смогли правильно оценить правильность решений, принятых в Беловежской пуще...

...На юге Россия оказалась отброшенной к рубежам, с которых когда-то начиналась ее борьба за выход в Черное море. Ни одна война за 300 лет истории отечественного флота не приводила к таким безвозвратным потерям, в том числе и в системе управления военно-морскими силами»<sup>[58]</sup>.

К августу 1991 г. Черноморский флот имел 1300 с лишним соединений, частей и подразделений, 500 самолетов, более 100 кораблей, более 70 тысяч человек личного состава, в том числе 2 тысячи морских пехотинцев, и имел операционную зону, включавшую Черное, Азовское и Средиземное моря и часть Атлантического океана.

Соединения и части флота, судостроительные и судоремонтные заводы, а также объекты тыла размещались в Болгарии, Измаиле, Одессе, Николаеве, Очакове, в Крыму, на Кавказском побережье до Поти включительно. Приданные полки авиации и авиация флота базировались в Молдавии, на юге Украины и на Северном Кавказе. Специальная авиация

находилась в Каспийске. Таким образом, силы Черноморского флота базировались на территории пяти союзных республик. В Молдавии базировалась флотская истребительная авиация со штабом в Тирасполе. В ее составе имелось два полка: один в Маркулештах в Молдавии (32 боевых и 4 учебных самолета), а второй – в Лиманском на Украине (также 32 боевых и 4 учебных самолета). В первых числах декабря 1991 г. один полк МиГ-29 истребительной авиадивизии приватизировала Молдова, а второй – Украина.

9 декабря 1991 г. при подведении итогов в Генеральном штабе Вооруженных сил СССР Ельцин заявил, что «по Черноморскому флоту вопросов нет, договоримся. Все будет нормально». А на следующий день, 10 декабря, состоялось совещание командующих Киевского, Одесского и Прикарпатского военных округов, командующих воздушными армиями, командующего Черноморским флотом и ряда других военачальников. Президент Украины Кравчук, присутствовавший на совещании, заявил: «Большой флот Украине не нужен, нужен такой маленький», и объявил себя главнокомандующим Вооруженными Силами Украины. На совещании был зачитан указ, в котором говорилось, что все три округа и Черноморский флот подчиняются только президенту Украины, и предлагалось подумать, как принимать украинскую присягу.

30 декабря в Минске на встрече глав государств Содружества были подписаны соглашения по стратегическим силам, о Вооруженных Силах и пограничных войсках. Черноморский флот был отнесен к силам, решающим задачи в интересах всего Содружества.

«Несмотря на всю остроту ситуации, в которую попадал Черноморский флот, Москва молчала. Оттуда не поступало ни разъяснений, ни распоряжений. Флот попал в полный вакуум. А Киев в это время продолжал свое давление на Крым, Севастополь, Черноморский флот, его базы и гарнизоны. 2–3 января на совещании в Киеве по военным вопросам начался процесс, названный как “разрешение судьбы Черноморского флота”.

Украинские власти определили однозначно: сначала 30 декабря, а затем с 3 января 1992 года в частях Вооруженных сил бывшего СССР, дислоцирующихся на ее территории, начать прием присяги на верность народу Украины. 5 января в Киеве на встрече делегации РФ во главе с С. Шахраем принято решение формировать ВМС Украины за счет части сил ЧФ. А в этот же день, 5 января 1992 года, не дожидаясь этого решения, войска, дислоцированные в Украине, начали принимать присягу.

Исходя из того, что Черноморский флот находится на территории пяти

бывших союзных республик и на нем служат представители 46 национальностей, а политического решения у руководства России и указания от главнокомандующего ВС СНГ и ГК ВМФ, которому ЧФ подчиняется, до сих пор нет, командующий ЧФ адмирал И.В. Касатонов отказался выполнять распоряжение Президента Украины и приводить флот к присяге»<sup>[59]</sup>.

19 января 1992 г. в Севастополь прибыли группы народных депутатов Российской Федерации, которые заявили о недопустимости раздела Черноморского флота. А 27 января на Черноморский флот явился лично Ельцин. Во время посещения крейсера «Москва» он заявил: «Будем подписывать соглашение с Украиной, но Севастополь не отдадим. Вам надо стоять».

6 января было принято постановление парламента России № 2293—1 «О единстве Черноморского флота».

В связи с отсутствием финансирования Черноморский флот был вынужден оставить свои базы за рубежом. С июля 1977 г. по сентябрь 1992 г. управление дивизиона судов обеспечения находилось в порту Тартус (Сирия) и руководило тыловым и материально-техническим обеспечением сил флота в Средиземном море. А в 1992 г. управление дивизиона судов обеспечения и вспомогательные суда были возвращены из Тартуса в Севастополь.

Тяжелые испытания выпали на долю экипажей судов, базировавшихся в конце 1991 г. – начале 1992 г. в базе Потти. Город Потти несколько раз на длительные сроки блокировался с суши то одной, то другой противоборствующими бандами грузин. Все запасы доставлялись в Потти морем из Севастополя и Феодосии, а заработная плата гражданскому персоналу и денежное довольствие военнослужащим – на торпедном катере Т-304 из банка Новороссийска.

Каждую ночь небо в Потти рассекалось трассирующими пулями, зачастую перестрелки не прекращались и днем. Бандитские группировки дено и ночно грабили склады и квартиры, совершали разбойничьи нападения на военнослужащих и гражданских лиц. Весной 1992 г. войска так называемого «Госсвета» дважды штурмовали город с применением тяжелой артиллерии и танков.

И военнослужащие, и гражданские терялись в догадках из-за неопределенности дальнейшего существования соединения на территории Грузии, неясности перспектив вывода войск на территорию Российской Федерации. Длительное время правительство Российской Федерации и главноком ВМФ не могли принять какое-либо политическое решение, а

эmissары вновь создаваемых Военно-морских сил Грузии вели пропаганду о переходе кораблей и судов под юрисдикцию Грузии. Не отставали от них и украинские агитаторы, предлагавшие перейти под юрисдикцию Украины. Но позиция экипажей боевых кораблей бригады охраны водного района и судов обеспечения была однозначной – служить только России. Неоднократные обращения во все инстанции, включая президента РФ Ельцина, не давали никаких результатов. И тогда в апреле 1992 г. на кораблях и судах бригады взвились Андреевские флаги.

В июле 1992 г. наконец-то было принято решение о передислокации бригады со всеми структурными подразделениями из порта Поти в порт Новороссийск. Но из-за неготовности инфраструктуры Новороссийска к приему кораблей, судов, штабов, личного состава, техники и запасов материальных средств начало перехода судов постоянно откладывалось. Переход состоялся лишь в декабре 1992 г. в условиях жестокого шторма.

Из Поти было выведено:

- боевых кораблей и катеров – 18, в Поти оставлено 2 десантных катера;

- морских судов различного назначения – 3, в Поти оставлено 6.

Грузии были также оставлены 9 вертолетов и аэродром «Мерия» со всей инфраструктурой.

«Оставшиеся в Грузии корабли, суда, вертолеты, вооружение, имущество, хранилища, учебный центр и инфраструктура оцениваются на сумму порядка 110 млн долларов США»<sup>1</sup>.

Летом 1993 г. ситуация на Черноморском побережье Абхазии и Грузии крайне обострилась. Поэтому 14 июня к берегам Грузии с миротворческой миссией отправился отряд кораблей Черноморского флота в составе двух больших десантных кораблей, сторожевого корабля «Пытливый», морских тральщиков «Разведчик», «Снайпер», спасательного буксира «Шахтер», бота ВМ-154 и гидрографического судна «Березина». В задачу отряда входили доставка гуманитарных грузов и вывоз трех тысяч беженцев. Выход кораблей был санкционирован президентами России и Украины.

27 сентября 1993 г. корабли Черноморского флота закончили операцию по эвакуации беженцев из района грузино-абхазского конфликта. Из Сухуми в Поти и Сочи было вывезено около 3,5 тысячи человек. В этот же день было заключено соглашение о второй и третьей операциях по вывозу беженцев, которых оставалось еще около 6 тысяч человек. В операциях участвовали морской тральщик «Снайпер», спасательное судно «Эпрон», гидрографическое судно ГС-402, танкер «Свента». Также были привлечены большие десантные корабли «Константин Ольшанский» и БДК-69,

сторожевой корабль «Ладный», которые 29 сентября завершили третью операцию Черноморского флота по вывозу беженцев из Сухуми в Поти. Было вывезено около 3 тыс. человек.

В 1992–1994 гг. кораблями и судами Черноморского флота в ходе эвакуации из Поти, Батуми, из района абхазо-грузинского конфликта были вывезены 66 995 человек, 5384 т боеприпасов, 688 т инженерного боезапаса, 802 единицы техники. Для обеспечения жизнедеятельности группы российских войск в Закавказье перевезено 1685 т продовольствия и 9436 т топлива.

А Республика Грузия, получив независимость, начала испытывать все трудности переходного периода, особенно отсутствие флота для защиты своих интересов на море. Поэтому по просьбе правительства Грузии 20 октября 1993 г. в район Поти вышел малый противолодочный корабль для обеспечения совместного со сторожевым кораблем «Пытливый» безопасности мореплавания. 1 ноября вышел еще один отряд кораблей Черноморского флота. 4 ноября в Поти высадилась морская пехота Черноморского флота, прибывшая для выполнения задач миротворческой миссии с целью охраны жизненно важных стратегических объектов и транспортных коммуникаций.

19 ноября, после выполнения задачи, основные силы оперативно-тактической группировки Черноморского флота – морская пехота, подразделения береговых войск, три десантных корабля, сторожевые корабли «Сдержанный» и «Пытливый», тральщик «Зенитчик», бот СБ-524 – вернулись в Севастополь. До 30 ноября в Поти оставались большие десантные корабли «Красный Кавказ» и БДК-54, тральщик «Снайпер» и морская пехота. 7 декабря в Севастополь вернулись последние черноморцы, выполнявшие задачи в Поти.

14 февраля 1995 г. на встрече глав государств СНГ в Минске при подписании документов по военным вопросам президент Украины Кравчук заявил: «Мы имеем право создать свой флот на базе части сил Черноморского флота. Мы никогда не заявляли, что хотим присвоить весь Черноморский флот».

В первой половине 1995 г. руководство Украины предприняло попытку захватить Черноморский флот. Дело могло кончиться или капитуляцией России, или полномасштабной войной между бывшими братскими государствами. Любопытно, что правительства и СМИ обоих государств помалкивали об этом противостоянии. Информация об этом всплыла совершенно случайно в ходе многоходовой детективной истории.

В начале апреля 2005 г. вооруженный отряд СБУ<sup>[60]</sup> попытался взять

штурмом НИИ Главного управления разведки (ГУР). Однако они были остановлены 10-м отрядом спецназа ГУР, и лишь случайно не дошло до применения оружия. Тогда СБУ прибегло к несанкционированным обыскам на квартирах сотрудников лаборатории и медицинской службы ГУРа (все проходят по делу как свидетели), бесконечным допросам с пристрастием и призывам к «явке с повинной». «Пристрастие» следователями СБУ и Генпрокуратуры периодически сменялось на предложения о «сотрудничестве»: обвинить (на выгодных условиях) руководство ГУР и начальника лаборатории Игоря Смешко в причастности к отравлению Ющенко.

Судя по всему, секретная лаборатория действительно занималась ядами, но никакого отношения к отравлению Ющенко не имела. Мало того, украинские СМИ сомневаются в самом факте отравления.

Депутат Рады Сивкович заявил, что никаких данных в пользу отравления не найдено. В уголовном деле фигурирует изомер диоксинов: 23.7.8-тетрахлорбензопародиоксин. Такого соединения никогда не было на Украине. Оно даже в России дефицитно и имеется (по данным экспертов) в незначительных количествах в спецхранилищах. А вот в США этого «добра» тонны. Именно этот диоксин входил в состав рецептуры «Оранж», которым американские военные щедро посыпали джунгли Вьетнама, дабы вызвать опадение листвы, что упрощало борьбу с партизанами.

Дальше – больше. Диоксины, как утверждают специалисты, никогда не относились к боевым и диверсионным ядам. Это отходы промышленного производства. В силу своих физико-химических свойств диоксины плохо растворимы в воде, спирте, жирах; они имеют очень резкий запах, похожий на запах ДДТ, но в 20 раз сильнее. И что очень важно – первые признаки отравления диоксинами развиваются через три недели после приема внутрь. Не зная этого господин Смешко как профессионал не мог, тем более имея специалистов высокого класса в области военной токсикологии.

И последнее. Внешний вид господина Ющенко в первые дни после «отравления», по единогласному мнению светил отечественной медицины, говорил о наличии у него микроинсульта, который мог быть вызван какой-то нейроинфекцией – будь то специфический вирус герпеса или, как широко писали в те дни СМИ, осложнением после неудачного «омоложения» миотропными средствами типа ботокса.

Тем не менее секретная биологическая лаборатория ГУР была разогнана. Риторический вопрос: а зачем властям было ссориться с ГУР и какое отношение это имело к событиям в Крыму в 1995 году?

Как мудро говорил Михаил Задорнов, все произошло из-за «бабок», в



том числе и ссора СБУ и ГУР. Кому-то из бизнесменов – имя держится в строжайшей тайне – приглянулся остров Первомайский, находящийся у входа в Днепро-Бугский лиман. Этот искусственный остров был создан русским Главным военно-инженерным управлением (ГВИУ) после Крымской войны. На острове построили мощные железобетонные форты и искусственную гавань. В годы Великой Отечественной войны этот форт долго сдерживал наступление немцев. А в 1961 г. на Первомайский был переведен 6-й МРП (морской разведывательный полк), так тогда назывался морской спецназ. Позже его переименовали в 17-ю бригаду специального назначения. В апреле 1992 г. бригада присягнула украинским властям. Позже ее переименовали в 73-й морской центр специального назначения (в/ч А-1594).

На острове морской спецназ тренировался, а офицерские семьи жили в комфортабельных квартирах в Очакове, всего в нескольких километрах от Первомайского.

И вот «незалежники» решили «толкнуть» остров. На Первомайском планировалось построить элитный яхт-клуб. Представьте себе: уединенный остров, мощные форты и удобная гавань – такое бывает только в кино!

В итоге остров Первомайский был продан, а бригаду перевели на сушу, около 30 % офицеров уволились. А кто-то слил в прессу любопытную информацию.

Оказывается, подразделения ГУР обеспечивали действия сторонников Ющенко в ходе так называемой «оранжевой революции». Тогда Ющенко проиграл второй тур президентских выборов Януковичу и вывел своих штурмовиков на майдан Незалежности. А ГУР осуществлял силовое прикрытие. Именно оперативники спецназа блокировали пути выхода на Киев колонн внутренних войск МВД Украины и изолировали командующего внутренними войсками МВД генерала Попкова. Именно оперативники ГУР провели ряд акций по взаимодействию с другими силовыми министерствами, дабы избежать кровопролития на Майдане. Именно медики ГУРа сопровождали все эти процессы, поддерживая высокий уровень боеспособности «героев»<sup>[61]</sup>.

Заодно произошла и утечка информации о попытке захвата Штаба Черноморского флота в Севастополе. В июне 1995 г. такой приказ получил командир 17-й бригады спецназа Военно-морских сил Украины Анатолий Карпенко.

По версии С. Козлова<sup>[62]</sup>, в штаб бригады поступило боевое распоряжение о подготовке и выводе пятнадцати групп в район



базирования Черноморского флота, а также непосредственно в Севастополь. Одну из групп возглавил капитан 3-го ранга, Козлов называет его Александром.

Эта группа – в нее входили десять офицеров и мичманов – поступала в непосредственное распоряжение командующего ВМС Украины. Разведчики получили тротил (175 кг), заряды, магнитные мины, гранаты, вооружены они были автоматами Калашникова с приборами бесшумной и беспламенной стрельбы и бесшумными автоматическими пистолетами Стечкина.

В отличие от других украинских спецназовцев, которые демонстративно разгуливали по Севастополю, подчиненные Александра «косили» под гражданских. Правда, выход в город им ограничили. Личные документы отобрали, а взамен выдали карточки без фотографий, в которых говорилось: «Предъявитель принимает участие в учениях. Документы, вооружение и техника досмотру не подлежат».

Через месяц усиленной подготовки Александр получил распоряжение прибыть к командующему флотом Украины. Здесь, пишет дальше С. Козлов, «в присутствии группы старших офицеров и адмиралов Александру, не указывая пока сроков исполнения, поставили задачу подготовиться к захвату штаба Черноморского флота России и удержанию его до подхода главных сил».

Как развивались события дальше? О том, что соседи и вчерашние однопольчане готовятся к диверсии, узнала разведка Черноморского флота...

В один прекрасный день Александра вызвали на КПП. Здесь его ждал незнакомец, который представился как человек Поденева. Поденева в Севастополе знали все – криминальный авторитет, негласный хозяин Крыма, бывший кагэбэшник. (Позже он погиб в одной из разборок.) Посланец Поденева перечислил Александру состав его группы, вооружение, пересказал поставленную перед ним задачу и в заключение показал фотографию жены Александра и маленького сына: «Вам все ясно?»

Офицеру было предложено, когда он получит приказ действовать, «позвонить по указанному телефону и, сказав время, назвать номер маршрута, по которому группа будет выдвигаться к объекту...» На маршруте их будет ждать засада, которая должна пленить разведчиков.

«Если вы сомневаетесь в моих полномочиях, я могу устроить вам встречу с командующим Черноморским флотом», – сказал посланник.

Он действительно был готов организовать «встречу в верхах», только не с командующим, уточняет С. Козлов, а с начальником штаба флота, личным другом Поденева.

Финал этой истории таков. Александр доложил командиру бригады о визите и спросил в лоб: «Мы что вам – пушечное мясо? Нас продали с потрохами!»

Капитан 1-го ранга Карпенко побежал разбираться в штаб, пообещав «всех перестрелять». После этого скандала корабли и группы спецназа ВМС Украины вернулись в Очаков.

По моим личным данным, в штабе Черноморского флота знали о готовящейся операции по захвату штаба с минированием кораблей. Офицеры штаба спали у себя в кабинетах с оружием. 810-я бригада морской пехоты России была готова вывести на улицы Севастополя бронетанковую технику.

Командование Черноморского флота решило кончить дело миром. Хотя политически было целесообразно дать возможность 17-й бригаде пустить в ход оружие, а затем, показав сие действо на весь мир по телевидению, потребовать вывода всех самостоятельных сил из Крыма с последующим общекрымским референдумом о статусе полуострова. Разумеется, последнее нужно было провести в присутствии наблюдателей из ОБСЕ, Турции и Киева.

Но Ельцин пошел по пути капитуляции. 9 июня 1995 г. президенты России и Украины встретились в Сочи, где подписали договор по Черноморскому флоту.

В соответствии с договором флот России должен был получить 81,7 % кораблей и судов флота, а ВМС Украины – 18,3 % соответственно. Раздел флотского имущества предлагалось вести по состоянию на 3 августа 1993 г., что было крайне невыгодно для России. В договоре особо подчеркивалось, что Черноморский флот Российской Федерации и ВМС Украины базируются раздельно. Севастополь – «основная» база Черноморского флота РФ, то есть уже не главная база, а по настоящию Украины – «основная». Там же размещался и штаб Черноморского флота РФ. По договору Российский флот также использует другие объекты в Крыму.

«Не успели высохнуть чернила на подписанных документах, как Украина развернула свой штаб в Севастополе и базирование своих сил в нем.

У флотской общественности создавалось мнение, что Президент Российской Федерации не проникся важностью роли Черноморского флота в судьбе России на ее южных рубежах, не имеет своей четкой линии в разрешении судьбы флота и безропотно выполняет все предложения украинской стороны.

23—25 ноября 1995 г. в Сочи состоялась рабочая встреча министров обороны РФ и Украины, на которой подписано 17 соглашений и протоколов, по которым ЧФ теряет Мирный, Керчь, Новоозерный, Симферополь, Октябрьское. Все военные объекты, расположенных в этих местах дислокации, в полном объеме до 31 декабря 1995 года передаются Украине. ЧФ продолжает базироваться в Севастополе, Феодосии, п. Кача и Гвардейском.

В соответствии с соглашениями 4 сентября 1995 года по решению главкома ВМФ началась передача авиационного гарнизона Мирный. 16 октября за несколько часов до последнего торжественного построения стало известно, что Министерство обороны Украины отказалось от приема гарнизона Мирный, заявив, что самолеты, вертолеты, оружие и инфраструктура Украине не нужны. В районе озера Донузлав кроме Мирного находилась вторая по значимости после Севастополя база Новоозерный (Донузлав). Его судьба тоже вскоре была решена – 4 декабря 1995 года началась передача базы Украине. Передача 150 объектов должна была пройти за 4 месяца.

На 29 января 1996 года ВМСУ приняли у ЧФ 111 объектов из 130 запланированных к передаче. ЧФ уменьшился на 786 частей. К этому времени на 1 февраля 1996 года Украине было передано 25,7 % корабельного состава, хотя Сочинским соглашением предусматривалось передать 18,3 %. Были переданы все объекты флота в Одессе, Очакове, Балаклаве, Веселом и Евпатории. Завершалась передача Мирного, Керчи, Новоозерного и объектов Симферополя.

А к 10 февраля Украиной в одностороннем порядке захвачено, а часть ей передано:

- 12 из 15 основных и запасных аэродромов (73,6 %);
- 467 летательных аппаратов (75 %);
- бронетанковой техники 450 ед. (69 %);
- 260 артсистем (81 %).

19 февраля начался второй этап раздела ЧФ. В Севастополе и Феодосии ВМСУ передавалось 30 кораблей и судов, 79 объектов различного назначения. В нарушение Сочинских договоренностей ВМСУ самостоятельно решили базировать свои силы в Стрелецкой, Карантинной и Северной бухтах Севастополя. Принцип раздельного базирования был забыт. Совместное базирование сил несоюзных флотов полностью нарушило систему обороны базы и организацию поддержания оперативного режима...

...по состоянию на 22 мая 1996 года украинской стороне отошло:

- 7 из 10 пунктов базирования корабельного состава (70 %): Измаил, Одесса, Очаков, Черноморское, Новоозерное, Балаклава, Керчь;
- 4 из 6 основных аэродромов (67 %): Лиманское, Веселое, Октябрьское, Мирный;
- 5 из 7 запасных аэродромов (71 %): Геническ, Соколо-горное, Большой Токмак, Воинка, Сизовка;
- 4 из 5 мест дислокации береговых войск (80 %): Симферополь, Евпатория, Перевальное, Межгорье;
- в дополнение к объектам, взятым Украиной в одностороннем порядке, ей переданы объекты боевого, тылового и технического обеспечения в Бахчисарае, Старом Крыму, Пресноводном, Наумовке, Машино, Дальнем, Мельничном, на станции Пролетное, в Песчаном, Ново-Андреевке, Ивановке.

В составе ЧФ осталось:

- 3 пункта базирования кораблей: Севастополь, Феодосия и временно до окончания ремонта кораблей Николаев;
- 2 основных аэродрома: Гвардейское, Кача;
- 1 место дислокации береговых войск в Севастополе;
- основная ВМБ в Севастополе;
- пункт базирования корабельного состава и испытательный центр в Феодосии;
- объекты тылового и технического обеспечения в Ялте, Прибрежном Судакского района, на станции Мамут»<sup>[63]</sup>.

В конце мая 1996 г. в Киеве между двумя государствами в рамках Договора о дружбе, сотрудничестве и партнерстве были подписаны базовые соглашения: «О статусе и условиях пребывания Черноморского флота РФ на территории Украины»; «О взаиморасчетах, связанных с разделом флота и пребыванием его на территории Украины» и «О параметрах раздела Черноморского флота между государствами». Соглашение о статусе и условиях пребывания Черноморского флота РФ на территории Украины было заключено на 20 лет. По этому соглашению общая численность личного состава, количество кораблей, судов, вооружений и военной техники Черноморского флота РФ, находящихся на территории Украины, не должно превышать уровня, определенного в Соглашении от 30 мая 1997 г.

В заключение стоит сказать о трагической судьбе авианосцев, строившихся в Николаеве. К концу 1991 г. там достраивались два авианосца (по советской классификации – авианесущие корабли) – «Варяг» и «Ульяновск».

Авианосец «Варяг» проекта 11435 имел полное водоизмещение 59 тыс. т. На нем должны были базироваться 50 летательных аппаратов, в числе которых истребители-бомбардировщики Су-27К и вертолеты. Кроме того, он нес 12 пусковых установок крылатых ракет «Гранит». Экипаж должен был составлять 2100 человек и 500 человек из состава авиагруппы.

Предоставлю слово инженеру-судостроителю, бывшему начальнику конструкторского бюро по авианесущим кораблям на Черноморском судостроительном заводе Валерию Васильевичу Бабичу: «Финансирование строительства ТАКР «Варяг» было приостановлено в январе 1992 года. ВМФ рассчитался и за «Варяг», и за «Ульяновск» вплоть до декабря 1991 года, но дополнительное соглашение, которое обычно подписывалось на каждый текущий год, оформлено не было. «Варяг» к тому времени был доведен до готовности около 67 %. На корабле был окончен монтаж машинно-котельных отделений, а состояние энергоотсеков позволяло принимать электропитание и начинать проворачивать механизмы.

Посетивший Черноморский судостроительный завод в сентябре 1991 года во время первой предвыборной президентской кампании Л.М. Кравчук на вопрос рабочих на митинге о перспективах строительства на Черноморском заводе авианосцев ответил: «Ці човни будемо робити». Когда он сошел на берег после осмотра «Варяга», его окружили маляры цеха № 41. На вопрос женщин о дальнейшей судьбе этого корабля он уверенно ответил: « «Варяг» потрібен Україні, ми його добудуємо». Кравчук назвал завод жемчужиной нашего судостроения и заверил коллектив, что строительство авианосцев будет продолжено. После этого Черноморцы единодушно выдвинули Кравчука кандидатом в Президенты. Во время второй президентской кампании Л.М. Кравчук на завод уже не приезжал... В последующие годы корабль посетило множество правительственных делегаций Украины и России»<sup>[64]</sup>.

Правительство Украины было готово достроить «Варяг» для России, но Ельцин категорически отказался выделять для этого средства. У самой же Украины средств не имелось даже на разборку «Варяга». В конце концов авианосец приобрела туристическая фирма из бывшей португальской колонии Макао на юге Китая, численность населения которой едва ли превышала население Николаева.

Ранним утром 14 июня 2000 г. голландский буксир с филиппинской командой вывел «Варяг» из Николаева. В тот же день николаевский поэт Вячеслав Качурин написал стихотворение «Прощание с «Варягом»». Там есть такие строки:

В ожидании прощальных мгновений  
Над рекой возвышаешься ты —  
Корабельного творчества гений,  
Черный призрак крылатой мечты.

За туманами скроешься скоро,  
И под ветром просохнет слеза.  
Нет на свете страшнее позора,  
Чем предательски прятать глаза.

Однако турецкие власти запретили проводить «Варяг» через Проливы, и целых семнадцать месяцев недостроенный авианосец возили на буксире по Черному морю. Лишь на 506-й день после выхода из Николаева, 1 ноября 2001 г., после уплаты Китаем миллиардной страховки и выполнения других условий турецких властей «Варяг» был пропущен через Проливы. Риторический вопрос: посмели бы турецкие власти так нарушать конвенцию Монтрё до 1991 г.?

Первый советский атомный авианосец «Ульяновск» был заложен 25 ноября 1988 г. Его полное водоизмещение должно было составлять 75 тыс. т. На борту предполагалось базирование до семидесяти самолетов Су-27К и вертолетов. Кроме того, авианосец нес 12 пусковых установок ракет «Гранит». Экипаж корабля должен был состоять из 2300 человек, а авиагруппы – из 1100 человек.

К концу 1991 г. техническая готовность корпуса авианосца составляла около 70 % при общей готовности корабля около 18 %. Черноморским судостроительным заводом уже было переработано 29 тыс. т корпусной стали, в том числе и новой броневого стали, применявшейся на «Ульяновске» в составе конструктивной защиты. На авианосец уже погрузили некоторые механизмы. Комплекс ракет «Гранит» должен был грузиться на стапеле в виде единого 850-тонного блок-модуля. Шахты для монтажа комплекса стоил также Черноморский завод, а затем они были отправлены для сборки в Ленинград. Полным ходом шло изготовление и монтаж атомной паропроизводящей установки, катапульт и аэрофинишеров. Но финансирование было прекращено, и стальная громадина весом в 25 тысяч т замерла на стапеле, ожидая своей участи.

Тогда завод обратился к правительству Украины. Там ответили: «Если России не нужен корабль, то мы выделим деньги на его порезку и освобождение стапеля». «Это обещание было выполнено, – пишет В.В.

Бабич. – Технологи подсчитали, что стоимость порезки корпуса и стоимость его достройки для спуска с заглушенными отверстиями линий валопровода и донно-заборной арматуры были приблизительно равны. Старший строитель “Ульяновска” П.С. Герасимов считал, что нужно достраивать корабль и спускать на воду, а жизнь потом покажет, что с ним делать, но к его мнению не прислушались.

Вскоре на заводе объявился Виталий Козляр, вице-президент американской фирмы J.R. Global Enterprises, Inc, зарегистрированной в Нью-Йорке. Он предложил купить корпус “Ульяновска” на лом по стоимости 550 долларов за тонну. Думаю, что эта фантастическая цифра подтолкнула руководство завода и украинское правительство к оформлению в кратчайшие сроки решения о порезке корабля. 4 февраля 1992 года первый вице-премьер Украины К.И. Масик подписал распоряжение об утилизации “Ульяновска”»<sup>[65]</sup>.

Далее В.В. Бабич пишет: «В марте 1992 года я возглавил отдел внешнеэкономических связей завода...

...В иностранных проспектах и журналах я нашел цену на судовой лом, которая была в то время на мировом рынке 80– 100 долларов за тонну. Такие данные меня удивили, и я пошел с ними к руководству завода. Однако руководители ЧСЗ полагали, что броневые никельсодержащие стали типа АК и корпусная сталь повышенной прочности 10ХСНД, которых было в составе корпуса “Ульяновска” до 70 %, позволят продать его по цене, указанной в контракте. Кроме того, они наивно верили, что если контракт подписан, то он обязателен также и для второй стороны и всегда будет выполняться»<sup>[66]</sup>.

Однако когда в Николаев появился лично президент американской фирмы J.R. Global Enterprises, Inc Джозеф Резник и предложил платить по 120 долларов за тонну, заводчики заспорили. Резник удалился, и более о нем ни в Николаеве, ни на всей Украине не слыхивали. Куда-то бесследно исчезла и сама фирма. Но дело было сделано – корпус «Ульяновска» резался полным ходом.

Увы, сей урок самостийникам не пошел в прок. «Оранжевые» еще больше стали ориентироваться на США. Ну что ж, они еще получают новых Козляров и Резников.

## Глава 2

### Горькая судьба кораблей Черноморского флота <sup>[67]</sup>

К началу 1990 г. в составе Черноморского флота было свыше 40 подводных лодок, входивших в 14-ю дивизию подводных лодок. Из них в Южной бухте Севастополя базировались 13 подводных лодок 153-й бригады подводных лодок (БПЛ).

Семь подводных лодок пр. 641 (Б-9, Б-36, Б-41, Б-59, Б-109, Б-326, Б-854) ранее входили в состав Северного флота и были переведены на Черноморский флот в довольно изношенном состоянии. Так, подводная лодка пр. 641Б «Горьковский комсомолец» Б-330 требовала капитального ремонта, и ее сразу по прибытии поставили к причальной стенке Севморзавода. Наиболее современными подлодками 153-й бригады были четыре лодки пр. 877, моряки их называли «Варшавянки», поскольку их проектировали для поставки в страны Варшавского пакта.

Планировалось перевести с Северного флота в Севастополь дизельную четырехракетную подводную лодку пр. 651 Б-58, но из-за развала СССР она так и не прибыла.

Вторым крупным соединением 14-й дивизии являлась 155-я бригада подводных лодок, базирующаяся на Балаклаву. В состав этой бригады входили 10 подлодок. Б-67 и Б-318 находились в хорошем техническом состоянии. Торпедные лодки класса «Фокстрот» (Б-105 и Б-435), «Ромео» (С-37 пр. 633Л), «Виски» (С-376 и С-384 пр. 613) требовали лишь планового среднего ремонта. Три опытовые подводные лодки – БС-153 пр. 619, БС-555 пр. 1840, СС-533 пр. 1710 – и рейдовая зарядовая станция РЗС-63 (бывшая подводная лодка С-282 пр. 613) могли использоваться и без проведения ремонта.

Замечу, что опытовая подводная лодка СС-533 пр. 1710 была спущена на воду в ноябре 1986 г. и прибыла на Черноморский флот в сентябре 1987 г. Лодка не имела вооружения и предназначалась для целого ряда исследований, включая воздействие на пограничный слой воды растворов полимеров. Водоизмещение лодки: надводное – 1407 т, подводное – 2500 т. Это была самая быстроходная дизель-аккумуляторная подводная лодка в мире. Ее подводная скорость достигала 26,6 узла. Лодка базировалась на Балаклаву. Однако из-за отсутствия финансирования в начале 2001 г. уникальная лодка была выведена из боевого состава и летом того же года



разобрана в Инкермане.

Феодосийский 475-й дивизион подводных лодок предназначался для обеспечения испытаний оружия и техники, имел в своем составе 12 подводных лодок. На трех лодках (С-128 пр. 633КС, С-11 и С-49 пр. 633РВ) испытывались различные виды противолодочного оружия. Эти лодки находились в отличном состоянии. Три лодки-мишени пр. 690 (СС-226, СС-256 и СС-310) и торпедная подводная лодка пр. 641Б Б-498 нуждались лишь в небольшом ремонте. Пять лодок (С-74, С-100, С-197, С-287, С-296) были законсервированы. Также в состав дивизиона входила зарядовая станция УТС-350 (бывшая подводная лодка С-350).

В составе Одесского дивизиона консервации (131-го дивизиона) числились четыре подводные лодки: Б-6 пр. 641 и С-70, С-96, С-185 пр. 613, а также УТС-10 (бывшая подводная лодка Щ-209).

В качестве кораблей управления и обеспечения в состав дивизии входили две плавбазы. Плавбаза «Виктор Котельников» пр. 310М только что прошла капитальный ремонт в Польше, а плавбаза «Волга» пр. 1886 завершала капремонт в Югославии.

Базирование подводных лодок в Севастополе и Балаклаве обеспечивалось силами и средствами 458-й береговой базы. Кроме плавучих стендов, пирсов и береговой инфраструктуры в составе базы имелись УТС-247 (бывшая подводная лодка С-247 пр. 613), корабль химической разведки КРХ-69, РВК-429 пр. 319В, зарядовая станция РЗС-61, четыре рейдовых катера: РК-663; РК-876; РК-1108 (все проекта 376У), РК-410 (пр. 371У).

В целом боевой состав подводных лодок 14-й дивизии обеспечивал полное превосходство над любым противником в Черном море. Но к концу 1996 г. произошло следующее: в составе флота осталась одна (!) боеспособная подводная лодка. Дизельная торпедная подводная лодка с экспериментальным водомерным двигателем Б-871 смогла только в 1996 г. получить долгожданные аккумуляторы и начать практические выходы в море.

Вторая торпедная лодка – Б-435 (с 1997 г. «Запорожье») – стояла у плавпирса и в лучшем случае могла быть использована для учебных целей из-за невозможности погружаться и отсутствия аккумуляторов.

Третья лодка – Б-380 («Горьковский комсомолец») – в 1991 г. поставлена к причальной стенке Севморзавода для капитального ремонта.

19 февраля 1992 г. название «Горьковский комсомолец» было упразднено. Лодка предназначалась к передаче Украине, но ввиду плохого технического состояния Б-380 Киев отказался принять ее.

В 2000 г. правительство РФ решило отремонтировать Б-380 и ввести в боевой состав Черноморского флота. Лодка была введена в плавдок ПД-16. В 2008 г. ей присвоили имя «Святой князь Георгий». Увы, хоть средства на ее ремонт отпускались регулярно, на май 2014 г. она так и стояла в ПД-16 под гордо развевающимся Андреевским флагом.

Спустя 14 лет после начала ремонта вопрос о вводе Б-380 в боевой состав флота уже не стоит, ее хотят обратить в плавучую зарядовую станцию. Но, увы, трофейный германский док ПД-16 прогнил, и адмиралы с инженерами уже несколько лет думают, как его затопить, чтобы не пострадала лодка и не развалился док.

Остатки подводных сил Черноморского флота представляют три подводные лодки (СС-533, СС-226, СС-310) и переоборудованная в плавучую зарядовую станцию ПЗС-50 подводная лодка С-49, призванная заменить списываемую ПЗС-63.

Судьба остальных лодок Черноморского флота вкратце прослеживается следующим образом. «Варшавянки» (Б-177; Б-459; Б-471; Б-300) и пр. 641Б (Б-437, Б-498) были переведены к 1991 г. на Север, а отправленная на ремонт в Ленинград БС-555 в 1996 г. была разобрана на металл из-за отсутствия средств на ее модернизацию. В 1991 г. на слом в Турцию или Инкерманскую судоразделочную базу в Севастополе отправились субмарины: С-76; С-96; С-100; С-172; С-197; С-230; С-234; С-296; С-339; С-344; С-383 (пр. 613), Б-59 (пр. 641). Из состава флота вывели ракетную подводную лодку Б-318. Часть вышеназванных лодок класса «Виски» была списана до 1990 г. и не указана в перечне. В 1991 г. на слом пошли С-74; С-287; С-379 (пр. 613) и выведена из состава флота большая специальная лодка БС-153, на которой проводились испытания баллистических ракет РСМ- 52 комплекса Д-19. На следующий год были разобраны подводные лодки Б-6 и Б-105 (пр. 641), С-11 и С-37 класса «Ромео», С-70 и С-243 (пр. 613). В 1993 г. флот потерял С-384 (пр. 613) и Б-36 (пр. 641), а в 1994 г. сданы для разборки на металл Б-109; Б-326; Б-854 (пр. 641), С-128 (пр. 633КС) и С-376 (пр. 513). В 1995 г. была списана Б-67 (пр. 651) и разобрана Б-9, предназначенная для ВМС Украины. Лодка-мишень СС-256 также предназначалась для Украины и была основательно разграблена. Однако Украина от нее отказалась. 1 декабря 1997 г. СС-256 исключена из состава флота и в декабре 1999 г. отбуксирована в Очаков для разделки на металл.

Две ремонтирующиеся в Болгарии на заводе «Арсенал» (порт Варна) субмарины класса «Фокстрот» Б-41 и Б-326 из-за отсутствия финансирования были проданы на металл за долги.

Главную ударную силу Краснознаменного Черноморского флота в 1990 г. представляли 150-я бригада надводных кораблей и 30-я дивизия надводных кораблей (ДИНК), базировавшиеся на Севастополь.

В состав 150-й бригады входили два ракетных крейсера: «Слава» (пр. 1164) и «Адмирал Головкин» (пр. 58), два больших ракетных корабля: «Сдержанный» (пр. 61М) и «Неуловимый» (пр. 56У), а также два больших противолодочных корабля – «Скорый» (пр. 61) и «Проворный» (пр. 61Э). Но в конце 1990 г. РКР «Слава» был отправлен в Николаев на капитальный ремонт и модернизацию. РКБ «Неуловимый» и БПК «Проворный» были выведены в резерв, а затем сданы на слом. Оставшиеся три единицы влились в состав 30-й дивизии, а сама 150-я бригада надводных кораблей прекратила свое существование.

13 ноября 2002 г. на крейсере «Адмирал Головкин» спустили флаг. Затем корабль отправили на металл, хотя по техническому состоянию он мог прослужить еще несколько лет.

Одновременно была реформирована и 30-я дивизия противолодочных кораблей, в составе которой на начало 1990 г. числились 16 кораблей: два противолодочных крейсера – «Москва» и «Ленинград»; БПК «Очаков», «Керчь», «Азов», «Комсомолец Украины», «Красный Кавказ», «Красный Крым» и «Сметливый»; сторожевые корабли «Пылкий», «Разительный», «Беззаветный», «Безукоризненный», «Деятельный», «Ладный» и «Пылкий». В 1990 г. ПКР «Ленинград» был выведен в резерв, а в 1992 г. продан в Индию на слом. В том же году в Севастополе на базе «Вторчермета» в Инкермане разобрали «Комсомольца Украины» (пр. 61), а в 1994 г. продали на слом в Индию БПК «Красный Крым» (пр. 61) и исключили из состава флота СКР «Деятельный» (пр. 1135).

Итогом флотских перестановок стало формирование в ноябре 1994 г. 30-й дивизии противолодочных кораблей из двух новых бригад надводных кораблей: 11-й и 21-й.

26 мая 1993 г. состоялся последний выход крейсера «Москва» на боевое дежурство в Черное море. В июне 1995 г. крейсер был реформирован в плавказарму ПКЗ-108. 27 мая 1997 г. «Москву» на буксире вывели из Севастополя и отправили на разборку в Индию.

Сторожевые корабли «Беззаветный», «Безукоризненный» (пр. 1135) и «Разительный» (пр. 1135М) по предварительному разделу флота должны были отойти к Украине. Предстоящая передача повлекла за собой полное разграбление сторожевиков, и как боевые единицы они перестали существовать. Сторожевой корабль «Пылкий» был переведен в Ленинград,

модернизирован и включен в состав Балтийского флота. Капитальный ремонт «Москвы» (бывшей «Славы») затянулся, а законсервированный СКР «Решительный» (пр. 61) стали использовать на запчасти для остальных «систершипов» своего проекта. БПК «Очаков» также был небоеспособен из-за многолетнего капремонта и пожара во время пребывания на Севморзаводе.

БПК «Азов» (пр. 1134БФ) был крайне изношен и небоеспособен. В 2000 г. он был выведен из состава флота и к июню 2002 г. разделан на металл в Инкермане.

Сторожевые корабли «Красный Кавказ» и «Скорый» нуждались в капитальном ремонте и восстановлении.

После многолетнего капремонта еще не вошел в строй и модернизированный СКР «Сметливый», сданный Севморзаводом с недоделками.

Модернизация БПК «Сметливый» завершилась в 1995 г. Вместо кормовой артиллерийской установки и вертолетной площадки был установлен комплекс неакустического обнаружения подводных лодок МНК-300 с 300-метровой буксируемой антенной, воспринимающей тепловой, радиационный и шумовой сигнал подводной лодки, в районе ходовой рубки размещены постановщики помех ПК-10 и ПК-16, добавлено несколько новых РЛС и система управления ПКРК, 5×533 мм торпедные аппараты заменены на 7×406 мм. В 2002 г. на месте двух РБУ-1000 установили 8 направляющих для контейнеров противокорабельных ракет «Уран». Полное водоизмещение корабля достигло 4900 т.

Следует заметить, что ракеты Х-35 комплекса «Уран» на Черноморский флот так и не были поставлены, по крайней мере, на май 2014 г. Поэтому уже 12 лет «Сметливый» пугает супостата пустыми трубами.

В настоящее время «Сметливый» активно используется в боевых службах Черноморского флота. В 2003 г. он в составе группы кораблей Черноморского флота участвовал в совместных океанских учениях в Индийском океане совместно с Тихоокеанским флотом и с ВМС Индии. В 2006 г. проходил плановый ремонт в Новороссийске. С 30 октября по 19 ноября 2011 г. корабль принимал участие в российско-итальянских военноморских учениях «Иониекс-2011» в Средиземном море. 8 февраля 2014 г. СКР «Сметливый» вернулся в Севастополь из Средиземного моря.

В результате всего вышеперечисленного реально 30-я дивизия располагала только одним ракетным крейсером «Адмирал Головкин», находящимся в строю уже более тридцати лет, БПК «Керчь» (пр. 1134Б),

сторожевыми кораблями «Сдержанный» (пр. 61М), «Сметливый» (пр. 61), «Ладный» (пр. 1135) и «Пытливый» (пр. 1135М).

За пять лет дивизия потеряла более полутора десятков крупных надводных кораблей и превратилась, по существу, в набор из шести плавсредств для участия в празднествах, парадах и визитах.

За прошедшие с развала Союза пять лет практически прекратила свое существование и знаменитая на флоте 63-я бригада ремонтирующихся, экспортных и модернизирующихся кораблей (БРЭМК). Лишь законсервированный крейсер «Михаил Кутузов» (пр. 68А) еще стоял у причала Троицкой бухты в Севастополе. Только благодаря титаническим усилиям ветеранов корабля и эскадры его не постигла печальная участь продажи на слом. Зато однотипный крейсер «Адмирал Ушаков» и крейсер управления КРУ-101 (бывший «Жданов» пр. 68-У-1), прошедшие капремонт и модернизацию, были необоснованно проданы в Индию на слом.

«Адмирал Ушаков» был исключен из состава флота 16 сентября 1987 г., и в 1992 г. продан частной фирме Индии для разделки на металл.

10 мая 1990 г. КРУ-101 исключен из состава ВМФ, приказом командующего КЧФ адмирала И. Касатонова за № 0163. После чего началось разоружение, демонтаж техники и оборудования. 24 октября 1990 г. состоялся спуск военно-морского флага КРУ-101. Экипаж крейсера полностью расформирован. Корабль продан частной зарубежной фирме на металлолом. 27–30 ноября 1991 г. буксир «Шахтер» увел корабль в порт Аланг (Индия).

БПК «Способный» (пр. 61МТ), завершивший на 70 % свою модернизацию, был сдан на слом из-за отсутствия финансирования. Продали на слом и ПКЗ-36 (бывший эсминец «Беспощадный» пр. 30-бис).

После распада СССР была ликвидирована и 181-я бригада строящихся, ремонтирующихся, экспортных и модернизируемых кораблей (БР СРЭМК). И если авианесущий крейсер «Тбилиси» (в апреле 1990 г. переименован в «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», пр. 1143.5), ракетный крейсер «Червона Украина» (пр. 1164) и спасательное судно «Алагез» (пр. 537) удалось перевести на другие флоты бывшего СССР, то достройка РКР «Адмирал флота Лобов» затянулась на многие годы и так и не была завершена. За эти годы на корабль неоднократно претендовала Украина, сформировавшая для крейсера экипаж и переименовывавшая корабль то в «Галичину», то в «Украину». БПК «Николаев» и «Ташкент» (пр. 1134Б) завершить ремонт и модернизацию не смогли и были проданы на слом. Недостроенный корпус нового спасателя подводных лодок «Аю-

Даг» был также продан Турции на металл. Удалось достроить и передать на другие флоты России только три малых противолодочных корабля: МПК-82, МПК-85 и МПК-214 (пр. 1124ЭМ), а также плавмастерскую ПМ-12 (пр. 2020).

Черноморский «москитный» флот представляла 41-я бригада ракетных катеров со штабом в Севастополе. В составе бригады на начало 1990 г. числились около 30 ракетных катеров различных типов, сведенных в четыре дивизиона, одно звено обеспечения и две плавбазы.

В составе 166-го Новороссийского Краснознаменного дивизиона малых ракетных кораблей числились: МРК-5 класса «Саранча» (пр. 1240), МРК-27 и МРК-17 класса «Дергач» (пр. 1239), МРК «Комсомолец Мордовии» (бывший «Зыбь») и «Мираж» (пр. 1234.1), МРК «Буря» и «Зарница» (пр. 1234 «Овод»), находившиеся на консервации в Карантинной бухте Севастополя и нуждавшиеся в восстановительном ремонте. Первой потерей 166-го дивизиона стал МРК-5, являвшийся одним из наиболее удачных ракетных кораблей на подводных крыльях. В 1990 г. он неожиданно был списан на слом и разобран, причем четких причин списания нового корабля автору найти не удалось. В том же году в Инкермане разобрали и МРК «Буря», являвшийся головным кораблем проекта. Распад СССР привел к переименованию «Комсомольца Мордовии» в «Штиль», МРК-27 – в «Бору», а МРК-17 – в «Самум». Неопределенность судьбы флота заставила перевести «Самум» на Балтику, а «Бора» долго не могла войти в боевой состав флота. Конструкторские просчеты и перегруз привели к многочисленным трещинам в корпусе этого катамарана. Хрупкость и коррозия алюминиево-магниевого сплава, из которого изготовлен корпус «Боры», привели к закономерному результату: строительство подобных МРК прекращено.

Меньше других пострадал 349-й дивизион ракетных катеров, потерявший в 1992 г. МРК «Гроза» (пр. 1234), который был сдан на слом и разобран в Инкермане. Оставшиеся в составе дивизиона МРК «Гром» (пр. 1234) и ракетные катера «Краснодарский комсомолец» (он же Р-54 пр. 1241.1), «Куйбышевский комсомолец» (он же Р-63 пр. 1241.1) и Р-71 (пр. 1241.7) дополнили ракетным катером на подводных крыльях Р-44 (пр. 206.6) с опытовой установкой ракет «Уран» и артиллерийского комплекса «Рой». К осени 1996 г. пришлось списать и МРК «Гром», корпус которого оказался уже слишком прогнившим.

295-й Сулинский Краснознаменный дивизион ракетных катеров отделался за эти годы потерей двух катеров. Р-46 (пр. 1241.1М) был переведен на Балтику для ремонта и там списан на слом в 1995 г. Вторым

оказался ракетный катер Р-160 (бывший «Полтавский комсомолец» пр. 1241.1), переданный Каспийской флотилии. К концу 1996 г. в составе дивизиона числились четыре катера: Р-60, Р-109, Р-239, Р-334 (все пр. 1241.1М), вооруженные крылатыми ракетами «Москит» и представляющие собой вполне реальную силу. Но и эти катера сильно страдали от некомплекта экипажа, достигающего 60 % численности личного состава по штату.

Прекратил в декабре 1995 г. свое существование 296-й дивизион ракетных катеров, базирующийся на поселок Черноморское. Ракетные катера Р-59 и Р-84 (оба пр. 205), Р-161 (пр. 205М) были списаны на слом к 1993 г. Ракетный катер на подводных крыльях Р-15 перешел в Севастополь, а четыре однотипных катера проекта 206МР: Р-251; Р-260; Р-262; Р-265 (быв. «Комсомолец Татариин») были переданы Черноморским флотом украинской стороне. Акт приемки катеров, получивших наименования «Цюрупинськ», «Умань», «Прилуки» и «Каховка» (соответственно), был подписан 30 декабря 1995 г., и уже 10 января 1996 г. над катерами взметнулся украинский флаг.

Две плавучие ремонтно-технические базы: ПРТБ-13 и ПРТБ-33 (пр. 2001М, «Лама»-класс) до конца 1996 г. входили в состав Черноморского флота.

Боевую деятельность 41-й бригады обеспечивали катера 47-го звена, в состав которого входили четыре катера-мишени проекта 1292 «Бурундук» – КМ-593, КМ-731, КМ-895 и КМ-1207 (два последних списаны в 1992 году), два катера – водителя мишени проекта 1232В: КВМ-332 и КВМ-702, катер связи проекта 183К КСВ-1135 (продан коммерческим структурам) и буксирный катер БУК-645.

К 1996 г. полностью прекратила свое существование 17-я бригада кораблей охраны водного района, базировавшаяся на озере Донузлав.

Непосредственно в состав бригады входили три сторожевика и торпедолов ТЛ-1616 (пр. 1388). Сторожевой корабль СКР-84 (пр. 35М) был списан на слом в 1992 г., а СКР-110 (пр. 159А) – в конце 1993 г. Третьему кораблю – СКР-112 – была уготована нестандартная судьба. Он стал первым военным кораблем, поднявшим новый украинский флаг, и 21 июля 1992 г. совершил несанкционированный переход в Одессу. Корабль мог служить еще долго, но четыре года без ремонта и ухода быстро сделали свое дело. Украинский первенец в сентябре 1996 г. был разделан на металл в Инкермане.

Подчиняющийся непосредственно командованию бригады 307-й дивизион противолодочных кораблей, также постигла печальная участь.

Новейший МПК-291 (пр. 1241ПЭ) успели перегнать в Новороссийск, а два других – МПК-93 и МПК-116 – в конце 1995 г. были переданы в состав ВМСУ и получили новые имена: «Ужгород» и «Хмельницкий».

Из состава 315-го дивизиона кораблей охраны водного района рейдовый тральщик РТ-214 (пр. 1258) также передали в состав ВМСУ под наименованием «Генічеськ». Рейдовые тральщики РТ-46 и РТ-720 (пр. 1258), торпедоловы ТО-119 и ТЛ-373 (пр. 368) и противолодочные катера типа «Фламинго» (пр. 1415) П-99, П-331, П-407 были переведены в другие базы ЧФ.

Из состава 31-го дивизиона тральщиков к 1996 г. на Черноморском флоте остался лишь базовый тральщик БТ-40 (пр. 1265). Однотипные тральщики БТ-79 (бывший «Севастопольский комсомолец») и БТ-126 (бывший «Оренбургский комсомолец») в декабре 1995 г. вошли в состав ВМСУ под названиями «Мелітополь» и «Маріуполь». Телеуправляемый тральщик – искатель мин БТ-29Э (пр. 1253) и его водитель БТ-168 (пр. 1253В) были к этому времени уже списаны, рейдовый тральщик РТ-583 (пр. 1258) разобран, а однотипный РТ-349 удалось отбуксировать в Новороссийск с экипажем всего из трех человек.

Гордостью Черноморского флота всегда были спасатели, организационно сведенные в Управление поисковой и аварийно-спасательной службы Черноморского флота (УПАСС ЧФ). Главным соединением спасателей являлась 37-я бригада спасательных судов, дислоцировавшаяся в Севастополе в Стрелецкой бухте. В 1990 г. ее основу составлял 158-й дивизион АСС (аварийно-спасательной службы).

В дивизион входили спасательные суда подводных лодок «Эльбрус» (пр. 537), «Михаил Рудницкий» (пр. 536), «Казбек», СС-50 (пр. 532А), СС-21 и СС-26 (пр. 527), спасательные буксиры СБ-5, СБ-15, «Орион» (пр. 733С), СБ-524 (пр. 714), «Шахтер» (пр. 712), пожарное судно ПЖС-123 (пр. 1893), корабль химической разведки КРХ-321 (пр. 1388Р), водолазные боты ВМ-413, ВМ-416 (пр. 535) и два водолазных катера РВК-1403, РВК-1447 (пр. 1415).

Но всего за семь лет после распада Союза от этого мощнейшего соединения остались лишь воспоминания: огромный корпус спасателя «Эльбрус» водоизмещением более 20 тыс. тонн возвышался памятником в Севастополе. Ремонт в Николаеве так и не был завершен, хотя его готовность составляла 90 %. 1 июля 1997 г. был расформирован экипаж судна, а 1 декабря 1997 г. «Эльбрус» исключен из состава флота. Судно было продано на слом в 1998 г.

Относительно новый спасатель «Рудницкий» в 1997 г. был переведен



на Северный флот. «Казбек» продан коммерсантам в Одессу, а СС-50 сдан на слом. Спасатель СС-26 при модернизации получил имя «Эпрон», а его «систершип» СС-21 под наименованием «Подводник Маринеско» продан частной фирме в Ильичевск. Здесь же следует упомянуть и знаменитую «Коммуну» – старейший корабль Российского флота. Этот судоподъемный уникум служит России более 80 лет (!!!), а в 1996 г. его чуть было не продали на металл татарской фирме «Акар». Сделка не состоялась по неизвестной причине.

За годы развала была полностью расформирована 39-я аварийно-спасательная школа ВМФ. Входившие в ее состав спасательные суда СС-47 и «Зангезур» проданы на слом в Турцию, а СС-13 передан частной фирме под наименованием «Эпрон-2».

20 октября 1981 г. спасательное судно СС-13 было списано и выведено из состава флота. В дальнейшем передано МСУ № 108 как водолазное судно, затем передано АП «Гидромонтаж» с переименованием в «Эпрон-2». В декабре 1991 г. отошло Украине.

Учебно-тренировочная станция УТС-225 списана и затонула у стенки, хотя и представляла определенную историческую ценность. В годы войны она именовалась базовым тральщиком «Мина», который получил орден Красного Знамени. Два водолазных бота: ВМ-34 и ВМ-154, четыре водолазных катера: РВК-156; РВК-432; РВК-617; РВК-659 (пр. 736Р) переданы в другие части флота. Украиной «приватизирован» водолазный бот ВМ-152, получивший наименование «Краб» (пр. 535).

Во время шторма 18 февраля 1992 г. затонул пожарный катер ПЖК-70, позже поднятый и сданный на слом. В жалком состоянии находились спасатели 162-го дивизиона судов обеспечения (ДСО). Требовали срочного ремонта пожарные катера ПЖК-37 и ПЖК-45 (пр. 364), водолазные боты ВМ-9; ВМ-88; ВМ-114; ВМ-125 (пр. 522), рейдовые водолазные катера РВК-1291; РВК-298; РВК-449; РВК-494; РВК-778; РВК-860 (различных проектов). Из четырех санитарных катеров польской постройки в строю оставался лишь один СП-126, остальные были проданы коммерческим структурам, а дорогостоящее медицинское оборудование разграблено. Лишь плавмастерская ПМР-84 и пять барж снабжения сохранились в приличном виде.

Практически ликвидированы три соединения спасателей в Керчи, Одессе и Донузлаве. Суда 823-й группы АСС (Керчь) были захвачены Украиной. Это пожарный катер ПЖК-58; боты ВМ-5, ВМ-86, ВМ-108; четыре водолазных катера и баржа снабжения. Аналогична судьба 172-й группы АСС из пяти единиц и 839-й группы кораблей консервации (14

единиц).

Ликвидирована 696-я береговая база с торпедоловом ТЛ-842, тренировочными станциями УТС-124, УТ2—349, четырьмя катерами и плавдоком ПД-23.

Как уже говорилось, идеальные условия черноморского климата использовались для проведения опытов и отработки новых систем оружия на полигонах Балаклавы, Керчи, Феодосии, Севастополя и Донузлава. Время не пощадило исследователей.

Была ликвидирована 184-я станция морских исследований в Балаклаве. Опытные катера ОК-763, ОК-1934, ОК-1072 переведены в Севастополь и в 1997 г. списаны на слом. Опытное судно ОС-94 («Касатка») захвачено Украиной в 1992 г., опытное судно ОС-265 с 1 января 1996 г. числится как военный транспорт ВТР-75, а десантная баржа ОС-237 списана на слом в 1997 г. Керчь потеряла опытное судно ОС-99 («Торпедист»), использовавшееся для испытаний торпед. Его списали 1 сентября 1995 г. Опытное судно «Александр Кунахович» переведено в Севастополь. В 1997 г. на нем были завершены испытания ракетоторпед комплекса «Медведка», после чего корабль списали на слом. Два опытных катера из Донузлава – ОК-485 («Чайка») и ОК-1135 («Беркут») – проданы коммерсантам как прогулочные яхты. ОК-1135 в 1994 г. был выведен из состава ВМФ и продан частному лицу, в дальнейшем был переоборудован в прогулочный катер «Беркут».

В Севастополе списаны опытные суда проекта 159: ОС-332 (бывший СКР-1) и ОС-333 (бывший СКР-30). ОС-332 1 февраля 1987 г. исключен из списков судов ВМФ и позже разделан на металл в Севастополе. ОС-333 28 сентября 1990 г. исключен из списков судов ВМФ в связи с разоружением и передачей Госснабу СССР для использования в служебно-вспомогательных целях и 1 октября 1990 г. расформирован.

Сдано на слом опытное судно ОС-3 для испытаний новых типов глубоководных аппаратов. 29 июля 1994 г. экипаж опытного судна ОС-3 был расформирован, судно списано и исключено из состава флота.

Как уже говорилось, подозрительно быстро списано на слом опытное судно «Диксон» (пр. 596.10), переоборудованное для испытаний лазерного оружия.

Полностью уничтожен старейший Феодосийский испытательный полигон и 311-й дивизион опытных судов. Сдано на слом ОС-90 (пр. «Феолент») для испытаний лазерного оружия. Расстреляно, как мишень, ОС-34 (пр. 159), списаны опытные суда ОС-149, ОС-225 (пр. 1236), а однотипные ОС-100 и ОС-138 переведены на Кавказ. Опытные суда

ОС-114 и ОС-220 (пр. 1824), имевшие в подводной носовой части по два торпедных аппарата, переоборудованы в транспорты. ОС-6 и ОС-21 списаны на слом. Торпедоловы ТЛ-1133, ТЛ-278, ТЛ-826 (пр. 1388) разбросаны по флотским базам, а ТЛ-858 (пр. 368) списан на слом. Водолазные боты ВМ-159 и ВМ-911 (пр. 535) переведены на Кавказ. Катер-мишень КМ-896 (пр. 1392) списан на слом, а водолазные катера РВК-184, РВК-474, РВК-475 переданы частным фирмам.

Огромные потери понес Черноморский флот в судах обеспечения. Большая часть их входила в 9-ю бригаду морских судов обеспечения (БРМСО). Ее крупнейший корабль комплексного снабжения «Березина» (пр. 1833) в 1993 г. был выведен в резерв. От планируемого перевода на Тихий океан этого гиганта отказались, так как все советские авианосцы преступно быстро списали на слом. Отказалось от «Березины» и командование Северного флота. В результате в 1997 г. 25 000-тонный гигант-снабженец списали на слом, хотя техническое состояние корпуса и механизмов было идеальное.

Два крупных военных танкера пр. 1559-В – «Борис Чиликин» и «Иван Бубнов» – были крайне изношены и нуждались в капитальном ремонте. Новый танкер «Свента» законсервировали. Госпитальное судно «Енисей» (пр. 320) водоизмещением 11 тыс. тонн поставили на приколе и превратили в плав-гостиницу. Санитарный транспорт «Кубань» (бывший «Надежда Крупская») на момент развала флота ремонтировался в Болгарии, где 5 июля 1994 г. он был исключен из состава флота и продан за долги, переименован в «Сюзанну» и стал использоваться в качестве плавучей гостиницы. В 1998 г. был окончательно списан на слом и разделан на металл в Алиаге (Турция).

Лишь военный транспорт «Генерал Рябиков», выведенный из консервации, был укомплектован экипажем списываемой плавмастерской ПМ-9 и находился в готовности. В настоящий момент транспорт входит в состав Черноморского флота с базированием на Севастополь.

Из состава 472-го дивизиона морских судов обеспечения военный танкер «Десна» в 1993 г. ушел своим ходом (!) на слом в Индию, а танкер «Ельня» в 1996 г. переведен на Балтику. Военный транспорт «Мезень» в январе 1995 г. передан Украине. Транспорт-ракетовоз «Вилуй» в 1994 г. был выведен из состава флота и впоследствии продан коммерческой фирме (АО «Лиман»), где, получив новое название МТ-995, использовался как гражданский транспорт. В 1996 г. судно снова поменяло название на «Командор».

Крупный транспорт «Колхида» продали на слом в Турцию. Списали

водоналивной танкер «Абакан» (в 1993 г.), водоналивной танкер «Сура» в 1997 г. был передан ВМС Украины, получив при этом название «Судак» (U756).

По разделу флота в 1997 г. рефрижераторное судно «Миус» отошло российской стороне. Базировалось на Южную бухту Севастополя. После длительного отстоя в Южной бухте в апреле 2012 г. судно поставлено в 91-й судоремонтный завод ЧФ РФ (Севастополь).

Рефрижератор-водолей «Маньч» (пр. 1549) находился на долгом ремонте в Болгарии. В 2010 г. судно получило новый экипаж с перечислением в состав Северного флота и 1 июня 2011 г. убыло из Севастополя, взяв курс на свое новое место приписки – Мурманск.

Лишь плавмастерские ПМ-56, ПМ-138 (пр. 304), ПМ-24, ПМ-26 (пр. 301М) и морские буксиры МБ-30, МБ-304 (пр. 745), МБ-36 (пр. 714) пребывали в хорошем техническом состоянии.

Из состава 57-го дивизиона морских и речных судов обеспечения (ДМРСО) танкеры «Иргиз» (пр. 512) и «Золотой Рог» были переведены на Балтику.

Большое кабельное судно «Цна» (пр. 1112) в 1993 г. отошло ВМС Украины, где получило новое название «Новый Буг» (бортовой номер U851). После длительного отстоя у причала и разграбления судно было выведено из состава ВМСУ и в начале 2000-х гг. продано частному украинскому предприятию «Экотех» (г. Симферополь), получив новое название «Экотех». Прошло восстановительный ремонт и модернизацию на Севморзаводе в Севастополе. Судно «Экотех» было введено в эксплуатацию в ноябре 2005 г., флаг поднят 4 ноября 2005 г., порт регистрации – Севастополь. В 2008 г. судно прошло докование и реновацию корпуса. Судно «Экотех» базировалось на бухту Камышовую, Севастополь. В конце августа 2011 г. судно-кабелеукладчик «Экотех» было приобретено российской группой компаний DSMU для ООО «ДСМУ-Газстрой». 23 октября 2011 г. судно получило новое название «Академик Андреев», порт приписки – Новороссийск.

Гидроакустическое судно физического поля СФП-322 (пр. 1806) поставили на отстой, как предназначенное для передачи Украине, а все его оборудование разграбили. 1 июля 1997 г. судно было передано ВМС Украины, получив там название «Северодонецк» (бортовой номер – U812).

В терпимом состоянии находились лишь малые танкеры «Дон» (пр. 1541), ВТН-38 (пр. 1844Д), «Индиго», «Сейма» (пр. 437М), «Истра», кабельное судно «Сетунь» (пр. 1172), да рейдовые буксиры и катера в количестве пяти единиц.

Сокращению подверглась 58-я группа морских и речных судов обеспечения (МРСО) с рейдовым буксиром РБ-136, тремя плавкранами и двумя грейдерами.

Была ликвидирована 61-я группа МРСО, в количестве 13 плавсредств, базировавшаяся на Поти. Часть захвачена Грузией, несколько буксиров успели уйти в кавказские порты России. Учебное судно «Тура» (пр. 860Б) в 1995 г. списали в Севастополе и продали на слом за рубеж.

Под украинский флаг перешла 70-я группа МРСО, базировавшаяся на Измаил. Черноморский флот потерял речные трофейные буксиры РБ-27, РБ-69, плавмастерскую ПМ-66, судно размагничивания СР-139, плавкран, семь крупных барж снабжения и пять буксирных и рейдовых катеров. Украине досталась и береговая инфраструктура Дунайской флотилии.

Под юрисдикцию Украины полностью перешла и Одесская 74-я группа МРСО. Украинский флаг взметнулся над морским буксиром МБ-158 (пр. 730), транспортом «Руза», танкером ВТН-81 (пр. 1844), судном размагничивания СР-173, баржами, мусоросборщиками, водолазными и рейдовыми катерами. Всего Черноморский флот потерял здесь 15 плавсредств и береговую инфраструктуру Одесской базы.

При оставлении базы в Феодосии был расформирован 132-й ДМРСО в составе более чем тридцати единиц. Списан на слом килектор КИЛ-13 (пр. 706). Сданы на разборку суда размагничивания СР-152, СР-174, СР-185 и РСР-426, суда-мишени СМ-178 и СМ-244. Разбрелись по азовским базам и Кавказу морские буксиры МБ-39, МБ-51, МБ-66, рейдовые буксиры РБ-44 и РБ-237, пожарный катер ПЖК-46. Часть их к 1997 г. уже списали на слом. Девять барж снабжения и плавкран уведены в Темрюк, а несколько рейдовых и разъездных катеров проданы коммерсантам.

Полностью ликвидирована 171-я группа ДМРСО, базировавшаяся на озере Донузлав. В ее состав входили: морской буксир МБ-132 (пр. 730), рейдовые буксиры РБ-256 и РБ-308, плавмастерские ПМ-152 и ПМ-183, ПЖК-20 и два водолазных катера, судно-хранилище СХЛ-7 (пр. 814), водолей МНС-276500 и четыре баржи снабжения. Из этого списка в 14 единиц удалось увести в Севастополь лишь судно-хранилище, водолей и пожарный катер.

На главную базу Черноморского флота – Севастополь – базировались 134-я и 142-я группы МРС и 230-й дивизион МРСО.

Базировавшиеся в Южной бухте подразделения 134-й группы МРСО потеряли списанными рейдовый буксир РБ-65, буксирный катер БУК-533 и два рейдовых катера. Сохранились транспортное судно «Альма», пять барж снабжения, три нефтевоза и два морских катера.

Из состава 142-й группы МРСО был выведен на отстой отопитель ОТ-463. Бывший флотский буксир знаменитой серии «СП» (построенный Севморзаводом), прошедший всю войну, сам по себе уже являлся памятником отечественного судостроения. По состоянию на начало 2014 г. ОТ-463 находился на территории артзавода ЧФ в Севастополе, пройдя в 2008 г. доковый ремонт.

Из состава этой группы на отстой также вывели три мусоросборщика и плавучую покрасочную станцию ППКС-15. Это судно служило на флоте образцом бесхозяйственности. Оно, вместе с серией однотипных судов, было куплено в Югославии. Но для проведения покрасочных работ (а судно способно за несколько часов полностью выкрасить крейсер) требуются специальные краски и растворители. Валюты для их покупки не было, и судно много лет стояло и потихоньку разворовывалось. Судно и по сей день находится в отстое в Стрелецкой бухте Севастополя.

В строю остались лишь одиннадцать барж снабжения и шесть мусороуборочных судов.

Из состава 230-го дивизиона МРСО списано на слом в 1994 г. гидроакустическое судно ГКС-11 (пр. 51 ЗМ), а однотипное ГКС-17 отметило 5 ноября 1996 г. свое сорокалетие, а в 2006 г. его списали на слом.

Суда размагничивания СР-154 (пр. 222), СР-407 (пр. 1799), СР-568 и СР-939 (пр. 130) номинально еще оставались в строю. Однако ветхое деревянное судно СР-154 годилось лишь на дрова. СР-568 предназначался к передаче Украине и был основательно разграблен. 1 июля 1997 г. судно было передано ВМС Украины, получив там название «Балта» (бортовой номер – U811), где и продолжает свою службу в настоящий момент. Судно СР-407 было списано и сдано на слом в 1996 г. Судно СР-939 в настоящее время входит в состав дивизиона МРСО Черноморского флота с базированием на Южную бухту Севастополя.

Килектор КИЛ-33 находился в хорошем состоянии. По разделу флота в 1997 г. судно отошло украинской стороне, где 1 августа 1997 г. получило новое название «Шостка» (бортовой номер U852). А ремонт однотипного КИЛ-25 (на варненском заводе «Флотский Арсенал») затянулся на неопределенный срок из-за нестабильного финансирования. КИЛ-25 в 1997 г. отошел российской стороне. Ремонт был завершен, и уже в декабре 2002 г. килектор участвовал в аварийно-спасательных подъемных работах судов, затонувших во время боры в Цемесской бухте Новороссийска гидрографического катера БГК-775 и ГИСУ «Арктика». В настоящее время КИЛ-25 базируется на Феодосию.

В начале 1990-х гг. в Варне стоял килектор КИЛ-158, предназначенный

после завершения ремонта к переводу на Тихий океан.

С 31 марта по 3 апреля 1998 г. КИЛ-158 выполнило работы по постановке и съемке рейдового оборудования для обеспечения совместного российско-украинского учения «Бриз-98». В августе 1999 г. судно участвовало в подъеме затонувшего у причала в порту Новороссийска аварийно-спасательного судна. В 1998, 2001–2002, 2002–2003 гг. килектор находился на боевой службе в порту Тартус (САР). В период с октября 2007 по март 2008 г. судно прошло плановый ремонт в Варне (Болгария). Летом 2011 г. КИЛ-158 в составе отряда вспомогательных и спасательных судов флота принял участие в международном учении спасательных сил «Болд Монарх» у берегов Испании. На обратном пути судно осуществило деловой заход в греческий порт Пирей для демонстрации Российского флага и пополнения запасов. Общая продолжительность похода составила более полутора месяцев, в ходе которых килекторное судно прошло более 4000 миль.

В начале 1990-х гг. транспортный плавдок для подводных лодок ТПД-9 списан на слом, а военные транспорты ВТР-93 и ВТР-94 стояли в отстое. В ходе раздела Черноморского флота ВТР-93 1 августа 1997 г. отошел украинской стороне, вошел в состав ВМС Украины, где получил новое название «Джанкой» (бортовой U754). А ВТР-94 отошел российской стороне и в настоящее время входит в состав флота с базированием на бухту Южная, Севастополь, и активно используется по прямому назначению.

Три буксира: МБ-160, МБ-173, МБ-174 (пр. 733) в 1997 г. отошли российской стороне. МБ-160 был выведен из состава Черноморского флота в 2008 г., экипаж расформирован, и буксир был поставлен на отстой в Южной бухте Севастополя. В начале 2009 г. буксир перевели на судоразделочную базу в Инкерман, где и разделили на металл. МБ-173 в 2013 г. входил в состав 1-й группы 205-го отряда управления вспомогательного флота с базированием на бухту Южная, Севастополь.

В настоящее кладбище превратилась 230-я щитовая станция, расположенная в бухте Стрелецкая. Семь больших и 18 малых корабельных щитов частью были разбиты при стрельбах, а частью полузатоплены.

СМ-15 в 1997 г. отошло украинской стороне. В ВМС Украины имело то же название, однако в строй не вводилось и по назначению не использовалось. Было исключено из состава ВМС 7 ноября 2012 г., по состоянию на осень 2013 г. находилось в бухте Стрелецкая (Севастополь) на отстое. СМ-294 в 1997 г. отошло российской стороне. В настоящее время используется по назначению, базируется на Феодосию.

СМ-304 в 1997 г. отошло российской стороне. К началу 2014 г. входило в состав 280-й щитовой станции ЧФ, базируется на бухту Стрелецкая (Севастополь).

Шесть рейдовых катеров, буксирный катер, шестнадцать баркасов и три вспомогательных судна находились в ветхом состоянии и годились лишь на слом.

Из состава 281-го управления начальника плавсредств главной базы флота было списано два морских буксира – МБ-34 и МБ-65, две баржи, рейдовый катер и плавкран. А военный транспорт ВТР-75 (пр. «Тисса») продан в 1991 г. киностудии, переоборудован для съемок под лайнер и утоплен в районе бухты Ласпи. По сценарию он изображал историю пассажирского парохода «Адмирал Нахимов». Наименование затопленного транспорта (ВТР-75) получило ОС-265, упоминавшееся ранее.

Служба тыла Черноморского флота располагала к началу 1990 г. кораблем управления «Ангара». Эта шикарная яхта коман дующего флотом являлась трофеем войны, но находилась в идеальном состоянии. 26 февраля 1995 г. по халатности экипажа в ее машинном отделении вспыхнул пожар. Потушить его корабельными средствами не удалось. Лишь с прибытием пяти городских пожарных машин удалось отстоять «Ангару» от огня. После пожара корабль восстанавливать не стали. С января 1996 г. «Ангара» переведена в ранг плавказармы и стала именоваться ПКЗ-14. На май 2014 г. корпус «Ангары» ржавел в Южной бухте Севастополя рядом с плавдоком ПД-16. А ведь в начале 1990-х за нее Германия выложила бы кругленькую сумму в валюте. Для немцев этот корабль ценен, как историческая реликвия минувшей войны.

Два других корабля управления – «Даурия» и «Тамань» (пр. 596П) сохранились неплохо, но «Тамань» 7 февраля 1996 г. была передана Украине и переименована в «Ивано-Франковск» (бортовой номер U704). А «Даурия» 29 декабря 2004 г. был исключен из списков флота.

Поисковый корабль «Стрелок» (пр. 266.6) использовался для связи с глубоководными аппаратами и остался без работы. В 1997 г. корабль был поставлен в отстой в Севастополе, а в 2002 г. списан, разоружен и разобран на металл в Севастополе.

Расформированию подверглась 36-я бригада поисково-спасательных кораблей из пяти единиц проекта 536П. Ушел на Балтику в 1991 г. ПСК «Ямал». В феврале 1996 г. ПСК «Баскунчак» передали Украине и переименовали в «Черновцы». 30 июня 1990 г. исключен из состава флота «Донбасс», а затем продан. Лишь «Апшерон» и «Севан» еще оставались в строю.



15 сентября 1997 г. после окончания ремонта в Варне «Апшерон» был включен в состав 37-й бригады аварийно-спасательных судов. 1 мая 1998 г. корабль был переведен в класс морские поисково-спасательные суда, подкласс спасательные суда. 1 августа 2001 г. вошел в состав сформированного 255-го дивизиона 37-й бригады аварийно-спасательных судов. Корабль был списан в мае 2009 г., находился на отстое в Севастополе, Угольный причал. В июне 2009 г. был продан на слом украинской фирме, в октябре 2009 г. передан новому владельцу и отбуксирован в район Севастопольской ГРЭС на отстой. 31 декабря 2009 г. ПСК «Апшерон» был отбуксирован в порт Бургас (Болгария) на слом.

28 февраля 1996 г. поисково-спасательный корабль «Севан» был передан из расформированной 3-й бригады ПСК в состав 37-й бригады аварийно-спасательных судов ЧФ. 6 июля 1997 г. корабль передан из состава 162-го дивизиона 37-й бригады аварийно-спасательных судов ЧФ в состав 54-й бригады спасательных судов Балтийского флота, куда он прибыл 23 июня 1997 г. Летом 2002 г. корабль был исключен из состава Балтийского флота и продан на металлолом.

Восемь катеров различных типов частью проданы коммерсантам, а частью сданы на слом.

При расформировании двух высших военно-морских училищ и 11-го учебного отряда флот потерял пять рейдовых катеров. Ликвидация 810-го отдельного полка морской пехоты, отдельного отряда КГБ и постов рейдовой службы привела к исключению еще шести различных катеров.

При расформировании 139-го учебного центра Краснознаменного Черноморского флота, 146-го авиационного полигона под Евпаторией и 735-го авиатехнического батальона флот не досчитался еще одиннадцати единиц. В это число вошли: два торпедолова ТЛ-26 и ТЛ-153 (пр. 368), УТС-379 и ВМ-14, два плавпричала и два катера-заправщика различных типов.

Разведывательные суда ЧФ играли важную роль в обеспечении безопасности СССР, а позже – Российской Федерации.

После «шестидневной» войны 1967 г. численность разведывательных кораблей (РК) Черноморского флота увеличилась. 13 февраля 1971 г. на базе отдельного дивизиона кораблей была сформирована 112-я бригада разведывательных кораблей. В ее состав вошло 12 кораблей: большой РК «Запорожье» (корабль 1-го ранга); средний РК «Харитон Лаптев» (корабль 2-го ранга); малые РК «Веха», «Теодолит», «Кренометр», «Лотлинь», «Траверз», «Барометр», «Архипелаг», «Пелорус», «Находка», «Селигер» (корабли 3-го ранга); «ПМ-13», «ПСКЛ-3» и «БСС-79850».

В 1979 г. РК получили помимо имен собственных бортовые номера. Так, к примеру, «Приазовье» стал ССВ-201 и т. д.

Основной задачей РК Черноморского флота было слежение за авианосными соединениями США и ПЛАРБ в Средиземном море. Наши РК непрерывно находились у берегов Израиля и вели радиотехническую разведку. Так, РК «Крым» и «Кавказ» ловили любое электронное излучение на территории этой страны и прослушивали все телефонные переговоры.

Ни один американский корабль не входил незамеченным в Средиземное море. Так, новый авианосец «Нимитц» с ядерной силовой установкой отправился в Средиземное море в июле 1976 г., и уже у Гибралтара его встретил средний РК «Юпитер». Позже «Юпитер» осуществлял поиск и слежение за атомными подводными лодками США в районе базы ПЛАРБ в Роте (Испания).

В 1987 г. «Юпитер» отслеживал агрессивные действия 6-го американского флота против Ливии в заливе Синдра.

К осени 1991 г. деятельность РК резко уменьшилась. К 1990 г. в составе Черноморского флота имелось 17 РК, а за последующие семь лет потерял треть корабельного состава. Списаны на слом средние разведывательные корабли «Бакан», «Вал», «Вертикаль», «Лоцман» (пр. 393). Ушел на Тихий океан ССВ-328 («Юг»). В 1997 г. перешел на Север ССВ-704 («Мангышлак»). В феврале 1996 г. переданы Украине «Юпитер» и ГС-13, переименованные в «Симферополь» и «Переяславль» соответственно. В апреле 2014 г. «Юпитер» находился в стадии разборки.

В 1996 г. не вернулся из Средиземного моря и был переведен на Север ССВ-175 («Одограф»). ССВ «Рица» продан коммерсантам в Одессу.

1 мая 1998 г. 112-я бригада реорганизована в 519-й отдельный дивизион кораблей Черноморского флота.

Два крупных «разведчика» – большие разведывательные корабли ССВ-591 («Кавказ») и ССВ-590 («Крым») проекта 394 – уже изрядно износились и вскоре были списаны на металлолом. «Кавказ» был исключен из состава флота 9 октября 1997 г., а «Крым» – 21 февраля 1997 г., в 2000 г. уведен и разобран на металл в Камышовой бухте Севастополя.

После ликвидации Крымской ВМБ в Донузлаве лишились постоянного места базирования средние разведывательные корабли «Кильдин», «Лиман», «Океан», «Экватор» (пр. 861) и малые разведывательные корабли «Курс», «Ладога», ГС-239 (пр. 502). Часть из них была переведена в Туапсе, а часть продана на слом.

«Океан» исключен из списков флота 22 января 2001 г. с последующей разделкой на металл. «Курс» исключен из состава флота 24 августа 1993 г.

Затем продан частной компании на Украине и переоборудован с новым названием «Аляска», с 1996 г. – «Мальта». С 2003 г. корабль принадлежал ЧП «Лартис» и имел название «Лартис», осуществляя коммерческие рейсы на линии Евпатория – Стамбул – Евпатория. МРЗК «Ладога» был исключен из состава флота 24 августа 1993 г.

Ну а в 2004 г. последние четыре РК Черноморского флота – «Приазовье», «Кильдин», «Лиман» и «Экватор» – сведены в 112-й дивизион разведывательных кораблей, базирующийся в Севастополе.

Большей частью корабли дивизиона стоят у причала и лишь эпизодически выходят в море. Так, в ходе натовской агрессии против Югославии 2 апреля 1999 г. в Адриатическое море направился РК «Лиман». Позже его сменил там «Кильдин». 14 марта 2011 г. к берегам Ливии ушел РК «Приазовье».

ССВ «Рица» продали коммерсантам в Одессу.

Перед распадом СССР Черноморский флот располагал великолепной базой для гидрографических и океанографических исследований Мирового океана и имел большое число самых современных судов и катеров.

Крупнейшим в составе Гидрографической службы Черноморского флота являлся 176-й отдельный дивизион океанографических исследовательских судов, базировавшийся на Севастополь. С 1990 по 1997 г. он потерял половину своего состава. Крупное судно «Адмирал Владимирский» в 1990 г. убыло на ремонт в Польшу и оттуда перешло в Кронштадт. Два очень удачных судна – «Василий Головнин» и «Фаддей Беллинсгаузен» – проданы татарской фирме «Акар» для челночных рейсов в Турцию. Суда имели ледовые корпуса и могли использоваться как транспорты оружия и боеприпасов, что, учитывая слабость пограничных сил Украины, вполне реально. Гидрографическое судно «Ай-Тодор» из-за небольшой осадки являлось прекрасным снабженцем для отдаленных постов маячной службы, но продано в Одессу коммерсантам.

В наличии же остались лишь суда «Гидролог», «Донузлав» (пр. 862 М), «Березань» и «Челекен» (пр. 861).

Почти не пострадало другое крупное соединение – 422-й дивизион гидрографических судов в составе: ГИСУ «Створ» (пр. 862), ГС-78 (пр. 870), ГС-273 (пр. 871) и ГС-402 (пр. 872). К дивизиону также приписаны четыре больших гидрографических катера: БГК-100, БГК-231, БГК-635, БГК-713 (пр. 1896) и пять малых катеров: МГК-592, МГК-705, МГК-485, МГК-676, МГК-706, часть из которых продали коммерсантам в качестве прогулочных катеров.

Под юрисдикцию Украины полностью перешел так называемый 46-й

район ГС, базировавшийся на Одессу. Но и украинское командование не удержалось от соблазна «зашибить деньгу». Крупное и еще новое гидрографическое судно ГС-401 (пр. 872) было продано частной фирме «Гесс» в Севастополе. Судно переоборудовали для челночных рейсов в Турцию. В 2007 г. «Гесс» списали и разделили в Инкермане на металлолом.

В 1992 г. в Одессе базировались ГС-212 (пр. 871) и шесть малых гидрографических катеров, часть из которых также продали коммерсантам. В 1993 г. ГС-212 вошел в состав ВМС Украины (бортовой номер U601).

Украине также достались 60-й гидрорайон в Керчи и 156-й участок в Николаеве, располагавшие тремя гидрографическими судами, семью большими и девятью малыми гидрографическими катерами. Из них ГИСУ «Память Меркурия» продали фирме «Сата» (Симферополь). 26 января 2001 г. «Память Меркурия», выполняя рейс Евпатория – Стамбул – Евпатория, из-за плохо закрепленного груза получило сильный крен и затонуло. В результате катастрофы погибло 3 члена команды и 5 пассажиров, пропали без вести 4 члена команды и 8 пассажиров, утеряно судно и груз.

Гидрографические суда ГС-82 и ГС-103 (пр. 870) нуждались в среднем ремонте. Часть катеров также была продана частным коммерческим структурам.

При разделе флота в 1997 г. ГС-82 было передано Украине, получив там новое наименование – бортовой U600. Впоследствии судну вернули его прежнее название ГС-82 и передали гражданской службе – Николаевскому отделению государственного предприятия «Госгидрография» Украины. ГС-103 в 1997 г. вошло в состав российского Черноморского флота. В настоящее время находится в составе Новороссийского участка гидрографии, с базированием на Новороссийск.

Полностью ликвидирован 55-й гидрорайон в Потти, а пять малых гидрографических катеров – МГК-424, МГК-647, МГК-1232, МГК-1424, МГК-1628 – были захвачены Грузией и использовались боевиками. В результате этого побоища практически уничтожено навигационное обеспечение в районах Кавказа, Керченско-Феодосийского, Одесского, Николаевского и Евпаторийского районов.

В составе 47-го гидрорайона (Севастополь) сохранились гидрографическое судно ГС-86 пр. 870 (в настоящий момент входит в состав ЧФ с базированием на Южную бухту Севастополя, активно используется по назначению), шесть больших и семь малых гидрографических катеров: БГК-22, БГК-77, БГК-244, БГК-697, БГК-775, БГК-1567 и МГК-678, МГК-1273, МГК-954, МГК-352, МГК-1001,

МГК-1002, МГК-1099. Часть катеров также продана частным лицам для использования в качестве прогулочных судов.

Новороссийская база из состава 262-го участка ГС сохранила пять малых гидрографических катеров: МГК-500, МГК-614, МГК-634, МГК-1792, МГК-1914. В первые годы распада флота было ликвидировано еще три гидрографических подразделения, располагавших тремя большими, восемнадцатью малыми гидрографическими катерами и рейдовым катером. Это были 11-я и 23-я океанографические экспедиции, а также 55-я рейдовая гидрографическая служба.

В описании трагедии уничтожения Черноморского флота вполне логично сказать и о морских пограничниках, также получивших сполна за преданность присяге. Морские части погранвойск КГБ СССР на Черном море располагали четырьмя отдельными бригадами пограничных кораблей. России достались лишь 6-я и 21-я бригады, базировавшиеся на порты Кавказа и Новороссийск. Россияне располагали тремя пограничными сторожевыми кораблями (ПСКР): П-808; П-811; П-814 (класс «Молния»), одним ПСКР П-906 (класс «Светляк»), тремя ПСКР на подводных крыльях: П-100; П-101; П-102 (класс «Антарес») и семнадцатью ПСКР класса «Тарантул»: П-616, П-631, П-637, П-638, П-641, П-644, П-649, П-657, П-659, П-651, П-660, П-665, П-695, П-700, П-715, П-721, П-723 (пр. 205П), двадцатью пограничными сторожевыми катерами класса «Гриф»: П-109, П-111, П-126, П-139, П-275, П-402, П-500, П-501, П-502, П-503, П-510, П-513, П-516, П-520, П-525, П-559, П-553, П-554, П-563, П-576, П-577, П-625: П-626: П-633 и тремя правительственными катерами-яхтами – «Кавказ», П-51, П-52. С 1990 по 1997 год примерно треть корабельного состава прекратила свое существование, будучи списана на слом, использована на запчасти или продана коммерсантам.

Украине перешли 5-я и 18-я бригады, базировавшиеся на Балаклаву и Одессу. Крымские пограничники в Балаклаве располагали: двумя ПСКР – «Днепр» и «Измаил» (класса «Альбатрос»), тремя ПСКР класса «Молния» (П-813, «Г. Гнатенко» и «Г. Куропятников»), четырьмя класса «Антарес» (П-103, П-105, П-108, П-115), девятью класса «Тарантул» (П-623, П-629, П-630, П-635, П-636, П-637, П-642, П-645, П-722), пятью класса «Гриф» (П-125, П-141, П-508, П-512, П-534) и тремя правительственными катерами – «Крым», П-53, П-54. Одесситы имели в своем составе восемь катеров класса «Тарантул» (П-643, П-648, П-650, П-652, П-702, П-705, П-709, П-720), пятнадцать класса «Гриф» (П-517, П-519, П-526, П-527, П-528, П-529: П-531, П-546, П-547, П-550, П-555, П-558, П-562, П-574, П-579) и около десятка водометных катеров на Дунае. В 1990–1997 гг. были

списаны пять «Тарантулов» и четыре «Грифа» в обоих соединениях, несколько катеров проданы частным лицам, а два «Альбатроса» переданы военно-морским силам Украины. ПСКР «Днепр» и «Измаил» были переклассифицированы в корветы и получили наименования «Винница» и «Чернигов». По нескольку катеров из каждой бригады были переведены в Керчь, где формировалось новое соединение пограничных кораблей.

## Глава 3

### Как Киев пытался выдавить Россию из Крыма

Все соглашения по Севастополю и разделу Черноморского флота были крайне невыгодны для России. Но в конце концов, если бы украинская сторона строго выполняла их, ситуация была бы терпимой. Увы, правительство Украины начало необъявленную войну против России на Черном море. Я не сгущаю краски, просто российские СМИ до февраля 2014 г. скрывали от населения истинную ситуацию, и лишь изредка освещали отдельные инциденты – «надводную часть айсберга».

В украинской прессе при поддержке правительства постоянно нагнетались страхи по поводу пребывания на украинской территории вооруженных сил враждебной державы. Сотни парней из так называемого Студенческого братства регулярно приезжали в Крым и устраивали пикеты у объектов, принадлежащих Черноморскому флоту. Их активисты таскали плакаты с лозунгами «Черноморский флот – главный нарушитель Основного закона», «10 лет Конституции – 10 лет ее нарушения со стороны российского флота». Действительно, статья 17 Конституции Украины запрещает размещение на территории Украины иностранных военных баз. Вместе с тем пункт 14 переходных положений Конституции постановил, что использование существующих на момент принятия Основного закона военных баз на территории Украины для временного пребывания иностранных военных формирований возможно на условиях аренды в порядке, определенном международными договорами, ратифицированными Верховной Радой. Так что Черноморский флот находится в Севастополе в полном соответствии с самостийной конституцией.

Украинские власти с 1991 г. саботировали почти все испытания оружия и боевую подготовку на Черном море.

После развала СССР Балаклавский полигон прекратил свое существование. Плавающие стенды и опытовые подводные лодки пошли на лом. Какая-то часть наземного оборудования была вывезена, остальное разграблено частными лицами. Естественно, что никому не пришло в голову сделать на месте знаменитого полигона какой-либо музей, я уж не говорю о мемориальном центре.

На части территории полигона оставались российская воинская часть. Другой кусок полигона передали монахам. 22 июля 1993 г. Совет по делам религий при Кабинете министров Украины зарегистрировал устав

религиозной организации – Свято-Георгиевского мужского монастыря Симферопольской и Крымской епархии Украинской православной церкви Московской патриархии.

На мысе Фиолент под сенью монастыря расцвели различные богоугодные заведения: частные пансионаты «Афалина», «Веста» и др. Девицы, обитающие там, почему-то не похожи ни на весталок, ни на монашек. Но, как говорится, «не согрешишь – не покаешься, не покаешься – не спасешься». А тут все рядом – «в одном флаконе».

В связи с развалом Советского Союза на Феодосийском полигоне «Песчаная Балка» многое изменилось. И только в негативную сторону: полигон остался вне пределов Отечества – России. До минимума сокращен в численности личного состава; нет больше 300-го отдельного местного стрелкового батальона (вместо него введен ВОХР); многие здания и сооружения разрушены, законсервированы и требуют капитального ремонта; приостановлены многие виды испытания, в том числе лазерного оружия; возникли большие проблемы в обеспечении полигона топливом, электроэнергией, водой, транспортом и т. д. Но полигон формально существует и принадлежит РФ.

Тем не менее пусков ракет там производить нельзя. Это все равно, что иметь завод, где нельзя вести производство, или иметь нефтяную вышку без права добывать нефть. Повод для запрещения пусков ракет дала сама украинская сторона.

4 октября 2001 г. из района Феодосии украинцы произвели учебный пуск зенитной ракеты В-880 с комплекса С-200М. Из-за разгильдяйства зенитчиков ракета ушла не туда и на дистанции 225 км (!) поразила у берегов Грузии российский самолет Ту-154, летевший из Израиля. Погибло 78 пассажиров и членов экипажа.

Руководство Украины, включая министра обороны, несколько дней нагло врало, доказывая, что никаких пусков ракет не было, и, мол, так далеко зенитные ракеты советского производства не летают. Однако место пуска и маршрут В-880 были засечены с американского спутника в режиме реального времени, а позже российская сторона обнаружила в обломках самолета готовые поражающие элементы боевой части В-880.

Пойманное на вранье правительство Украины стало всячески оттягивать выплату компенсаций российской стороне, но зато объявило о запрете всех пусков всех типов ракет на российских полигонах под Феодосией. Так, надолго была сорвана доводка противокорабельной ракеты Х-35 комплекса «Уран». Как может противокорабельная ракета, летящая на высоте 5—15 м над уровнем моря, сбить пассажирский самолет, не знает



никто, разве что Министерство обороны в Киеве.

Полигону «Песчаная Балка» в XXI веке удалось выпросить у Украины разрешение на один пуск ракеты Х-35, да и то на минимальную дальность в 7 км. Далее пришлось переносить испытания «Урана» к берегам Кавказа в район Анапы.

С 2002 г. Украина запретила России вести стрельбы не только новыми ракетами с полигонов, но и проводить обычную рутинную боевую подготовку на всей акватории Черного моря. Ежегодно Черноморский флот выполняет по 50–60 пусков ЗУР малой дальности «Оса», а также 5–6 пусков крылатых ракет типа «Термит», «Малахит» и П-100, причем не на полную дальность. Что же касается более мощных ракет – зенитных комплексов «Форт», «Шторм», «Волна» и противокорабельного комплекса «Вулкан», то ими нам вообще запретили стрелять.

Обратится, к примеру, командование Черноморского флота с просьбой: «Укажите нам “окна” пролета гражданских самолетов, и плюс-минус 30 минут мы не стреляем». А штаб ВМС Украины отвечает: «Не можем, этим вы наносите ущерб Украине как суверенному государству».

Однажды представители штаба Черноморского флота отправились в частном порядке в Симферополь к украинским гражданским авиадиспетчерам – так, мол, и так. А те говорят: «Проблем нет, через полигоны летает два-три самолета в день, закроем воздух на плюс-минус 30 минут и работайте, только подайте заявки». Но заявки-то приходится подавать через штаб ВМС Украины! А там один ответ – нет!

Украина мешает проведению любых учений Черноморского флота. Так, весной 2005 г. проводилась отработка (ежегодная, кстати) высадки морской пехоты на российский же полигон (мыс Чауда – мыс Опук) нашим большим десантным кораблем. И тут самостийники потребовали прекратить учения. Повод смехотворный: часть морпехов на БДК дислоцировалась в Крыму, а кто-то там, рота или взвод – на Кавказе. Так вот служившим в Крыму морпехам высаживаться можно, а кавказцам – ни в коем разе. Зато американской морской пехоте в Крыму можно высаживаться всегда и везде.

Через год, в 2006 г., там же при высадке с БДК «Николай Фильченков» 142 морпехов из 382-го отдельного батальона морской пехоты Черноморского флота опять начался скандал. На сей раз Черноморский флот якобы не предупредил украинскую сторону.

Как пояснили в пресс-службе Черноморского флота России, большой десантный корабль «Николай Фильченков» по согласованию с компетентными органами Украины следовал по маршруту Новороссийск –

полигон Опук – Феодосия – Севастополь для участия в плановых учениях Черноморского флота. При этом сроки проведения учения морских пехотинцев были заблаговременно согласованы органами военного управления Черноморского флота и ВМС Украины. Однако после прибытия десантного корабля в район российского полигона под Феодосией выяснилось, что пограничные службы Украины не располагают соответствующей информацией. В связи с проявившейся технической недоработкой было принято решение об убытии транспорта с морскими пехотинцами в Новороссийск.

Чуть ли не каждый день самостийники в 2004–2006 гг. устраивали в Севастополе мелкие и гнусные провокации, направленные против Черноморского флота. Так, например, с 1994 г. гимном города Севастополя является «Легендарный Севастополь», написанный композитором Вано Мурадели и поэтом Петром Градовым. И вот в мае 2006 г. в эфире телерадиоцентра «Бриз» ВМС Украины прозвучал украинизированный вариант этого гимна.

В украинском варианте «Легендарный Севастополь» уже не «город русских моряков», а «столиця українських моряків», «легендарный» переделан в «величавый». В тексте появились «казацкие чайки», «древние русы», «казаки» и прочие национальные символы.

Песню перевел и додумал, как не скрывают на «Бризе», «поэт Мирослав Мамчак». Он же является начальником телерадиоцентра «Бриз», капитаном 1-го ранга ВМС Украины. Так что речь в данном случае идет о чиновнике Вооруженных сил Украины. Сделал он перевод по просьбе исполнителя переделанного варианта песни – штатного сотрудника этого военного телерадиоцентра Александра Иванова. «Севастопольская газета» опубликовала откровения Иванова:

«Я придумал фишку, чем можно покрепче врезать нашим друзьям-россиянам. Нужна была эта фишка для яблока раздора. И я подумал, что можно перевести на украинский язык песню “Легендарный Севастополь”, и предложил это Мирославу Мамчаку».

Так же откровенно сотрудник ВМС рассказывает в газете о резонансе после исполнения гимна в его исполнении: «Многие возмутились. И по городу понеслось: ах вы ж такие!.. Да еще кто поет, Иванов. Я не останавлиюсь, я буду дальше продолжать свою идеологическую работу. Я написал 150 произведений о Военно-морских силах Украины. Только за последний месяц накатал 35 песен: и музыку, и слова, и сам исполняю». И еще одно откровение исполнителя: «Во время такого же концерта в Одессе меня спросили: “А что, Севастополь – это Украина?” Видите, как людям

заморочили голову. Я просто отвечаю ударом на удар: написал новую песню: «Це мій Севастополь, це є Україна»».

Большинство местного населения восприняло украинскую поделку как глумление над историей и памятью о героях, отдавших жизнь за легендарный город. А патентный поверенный Украины Ольга Борисова заявила, что «ситуация носит не этический, а юридический характер. Без разрешения наследников В. Мурадели и П. Градова никто не имеет законного права ни на использование песни, ни на какие-либо ее переработки».

Мамчак не унялся и издал в 2010 г. в Симферополе большую монографию «Тарас Шевченко и флот». Там утверждается, что Тарас Григорьевич был... матросом. Причем не простым, а отважным, опытным профессионалом. Он же был и выдающимся художником-маринистом. Основание одно – проехался как-то Шевченко несколько десятков верст по Аральскому морю на русском транспортном судне... пассажиром. На Мамчака посыпались десятки литературных премий и различных наград. Ну а в марте 2014 г. он собрал чемоданы и драпанул из Крыма.

10 апреля 2006 г. кабинет министров Украины выделил Севастополю 9 млн гривен (около 50 млн российских рублей). Официально заявлено, что средства будут направлены на проведение конкурсов, фестивалей и других культурно-художественных мероприятий, в том числе в рамках всеукраинской акции «Молодежь Украины – будущее государства». Деньги также должны пойти на поддержку проектов украинских общественных организаций. Особо говорится об обеспечении функционирования украинского языка в музеях и других учреждениях культуры, а также во всех сферах общественной жизни – в рамках акции «Украинский Севастополь».

Предусматривалось изготовление и размещение рекламы, направленной на поддержку украинского языка и культуры, проведение концертов, посвященных Дню Конституции и Дню независимости Украины, популяризация украинского языка средствами современного искусства (театр, кино, анимация). Часть выделяемых средств направляется на проведение в Севастополе гастролей Национальной оперы Украины и Львовского национального академического театра оперы и балета.

Понятно, что подобная деятельность украинских властей была направлена на подрыв боеспособности Черноморского флота и уменьшение влияния РФ в Черноморском регионе.

В конце 2005 г. – начале 2006 г. Украина начала так называемую «маячную войну», попытавшись захватить маяки, отошедшие Российской

Федерации при разделе флота. Однако самостийникам удалось захватить только один Ялтинский маяк. На другие маяки, в том числе на мысе Сарыч, были направлены российские морские пехотинцы. Активисты «Студенческого братства» попытались прорваться силой на русские маяки, но министр обороны РФ Иванов предупредил, что караулы могут применить оружие.

Тогда власти Украины подняли вой, что военные Черноморского флота не могут передвигаться по территории Украины с оружием. Глупость и наглость этого утверждения очевидна. Как уже говорилось, объекты Черноморского флота разбросаны в районе Севастополя в десятках мест. Так что если БТР надо перегнать с одного объекта на другой, скажем, на 400 м, его надо разоружать?

23 марта 2006 г. севастопольская молодежная общественная организация «Прорыв» выехала на Украину и провела свое мероприятие на Тендровском маяке в Херсонской области. Как сообщил корреспондент «ИА REGNUM», этот маяк перестал функционировать сразу после передачи его Украине. К 2006 г. от него остались только шпиль и лампа, которую забросили на крышу частного сарая. Участок маяка продан четверым предпринимателям, и там началось строительство частных пансионатов. Молодежь из организации «Прорыв», одетая в наряды туземцев, разожгла на берегу костер и сигналила «вручную» проходящим судам, демонстрируя, какая участь ждет Украину, если и оставшиеся маяки Россия отдаст Украине.

«Наглядный пример судьбы Тендровского маяка открывает суть “маяковой войны” Украины с Россией, – заявил корреспонденту «ИА REGNUM» лидер крымского молодежного общественного объединения Алексей Добычин. – Позиция Украины по маякам не обусловлена желанием нести ответственность перед мировым сообществом за безопасность судоходства в Черном море и даже не столько по политическими мотивами – насолить России и выдавить Черноморский флот РФ из Крыма и Севастополя, а стремлением захватить элитные прибрежные участки земли, на которых эти маяки находятся», – считает Добычин. Он также обратил внимание на то, что большинство маяков, переданных Россией Украине, не просто перестали работать, – на их месте построены элитные коттеджи, пансионаты и т. д. «Именно поэтому ведется такая война за Сарычский, Ялтинский, Херсонесский маяки. Участки под этими маяками в прямом смысле золотые», – подчеркнул лидер крымского «Прорыва».

Еще до «маячной войны» произошло противостояние у косы Тузла.

Начну с того, что такое коса. Я открываю «Советский энциклопедический словарь»: «Коса, низкая и узкая намываемая полоса суши, причлененная одним концом к берегу, а другим выступающая в сторону моря (реки, озера)»<sup>[68]</sup>. Словарь русского языка С.И. Ожегова еще более конкретен: «Коса – полуостров в виде узкой полосы земли, отмели».

Таким образом, Тузлинская коса – это естественное продолжение Таманского полуострова, так же как и коса Чушка, где находится российский порт Кавказ. Между ними Таманский залив. С севера Таманский полуостров омывает Азовское море, с юга – Черное море, а с запада – Керченский пролив.

В течение столетий на косе Тузла то появлялась, то исчезала промоинка, соединяющая ее с кавказским берегом. В частности, сейчас промоинка есть, но, по мнению ученых, через несколько лет она исчезнет.

7 января 1941 г. коса Тузла была передана из состава Краснодарского края в состав Крымской АССР. Мотивировка – какая-то хозяйственная мелочь.

Таким образом, произошло мелкое изменение границ внутри РСФСР, при этом об изменении каких-либо морских границ и речи не было.

При передаче Крыма Украине в 1954 г. ни о каких морских границах речи тоже не было. Азовское море было внутренним морем СССР, и полностью принадлежало ведению центра, правопреемником которого является Российская Федерация.

До 1997 г. о косе Тузле ни на Украине, ни в России не знал никто, кроме местных жителей. Но в связи со строительством дамбы у косы Тузла правительство Украины и ее СМИ начали шумную кампанию, что Россия-де посягает на часть территории «незалежной Украины». Через несколько дней после начала конфликта выяснилось, что на «украиньской мове» коса Тузла переводится как остров Тузла. На Тузлу была срочно доставлена пограничная застава усиленного состава. Пограничники немедленно приступили к рытью окопов и подготовке к войне с Россией.

С юридической точки зрения коса на 100 % принадлежит РФ. Но в конце концов черт с ней, с узкой песчаной косой, на которой к 2004 г. проживало от 8 до 13 (!) местных жителей. Дело в другом. Претендуя на Тузлу, украинские власти объявляют Керченский пролив своей собственностью. Ходить через промоину, отделяющую косу от кавказского берега, не могут ни морские, ни речные суда. Все суда идут через канал, прорытый в Керченском проливе между Тузлой и крымским берегом.

И вот украинские власти в стиле Соловья-разбойника и турецких янычар стали брать дань с русских судов, проходящих через Керченский

пролив. Хочешь – не хочешь, плати за «лоцманскую проводку», «портовый сбор», «якорный сбор», «канальный и дноуглубляющий сбор» и, наконец, «ледовый сбор».

Между тем после утраты Россией в 1991 г. большей части торговых портов Черного моря резко возросло значение наших портов на Азовском море – Темрюка, Таганрога и др. Так, Темрюк официально был объявлен международным портом. 90–95 % грузопотока, проходящего через Керченский пролив, направляется в Россию, и только 5—10 % – на Украину.

Доходы самостийного «Соловья-разбойника» в последние годы росли в геометрической прогрессии. Так, в 2004 г. ему удалось собрать с русских свыше 300 тыс. долларов.

Российские власти предложили вести лоцманскую проводку своими силами, мол, наши лоцманы лучше. «Нельзя, мы незалежны!» – был ответ Украины.

Самое главное, что канал построили русские цари и генсеки на русские деньги, а на 2013 г. он заиливался со скоростью 0,5 м в год<sup>[69]</sup>, поскольку самостийники не желают его чистить, а русские деньги (более 3,5 тысяч евро за судно) шли в бездонные карманы киевских чиновников.

С середины 1990-х гг. в Крыму началась тотальная украинизация. Повсеместно стали менять названия населенных пунктов, улиц, различных предприятий. Так, к примеру, в 2011 г. село Стахановка было переименовано в Стахановка, а село Доброе – в Добре. Повсюду, как и на Украине, развернулась «шевченкомания». В 2009 г. по постановлению Совмина Украины каждый (!) крымский город и поселок должны были установить на минимум один памятник «кобзарю». В каждом городе Крыма есть улица или проспект Шевченко, в обязательном порядке – парк им. Шевченко, а Севастополе кроме того – район им. Шевченко и продовольственный рынок им. Шевченко.

Между прочим, поэт в Крыму ни разу не бывал и ничего не писал о полуострове. Хотя местные старушки утверждали, что вездесущий Тарас Григорьевич тайно приезжал в Севастополь и подпольно продавал сало и горилку на Шевченковском рынке.

В Севастополе появилось множество памятников из украинской государственной мифологии. Так, в июне 2008 г. в Севастополе близ бухты Круглой на улице Героев Сталинграда был открыт памятник гетману Петру Сагайдачному. Председатель севастопольской администрации Сергей Куницын сказал: «Символично, что этот памятник поставлен в день рождения Севастополя... Уже не будет сомнений ни у кого, что это –

украинский город».

Командующий ВМС Украины вице-адмирал Игорь Тенюх назвал Сагайдачного выдающимся украинским флотоводцем. По мнению выступавших, «Сагайдачный занимает особенное место в пантеоне мировой славы».

«Незалежные» историки утверждали, что Ахтиарская бухта была базой флотилии Сагайдачного. На самом деле гетман никогда не был ни в Ахтиарской бухте, ни в ее окрестностях верст на двести. Зато в 1618 г. Сагайдачный сжег несколько русских городов и монастырей, вырезав всех их обитателей. Через 4 года он каялся за это перед константинопольским патриархом, а после просился в подданство к русскому царю.

Украинские СМИ утверждали, что «фигура гетмана похожа на взлетающую чайку», за что севастопольцы прозвали памятник «танцующим дервишем». Все эти 6 лет около памятника Сагайдачному дежурил милицейский патруль, оберегая «дервиша» от гнева севастопольцев. Замечу, что делалось сие не без основания. Так, 5 июля 2008 г. на Графской пристани огромная толпа севастопольцев в ходе пятичасового противостояния прорвала кордоны милиции, сорвала памятную доску в честь создания украинского флота в 1918 г. (!). Доску погрузили на рейсовый катер, идущий на Северную сторону, и утопили в самом центре бухты.

А вот попытка установить памятник Екатерине Великой, предпринятая общественностью Севастополя в июне 2008 г., чуть не привела к вооруженному конфликту.

Никому в голову не приходит оспаривать факт того, что Севастополь не только был основан, но и название получил по воле императрицы.

И вот на деньги севастопольцев был отлит медный памятник работы известного севастопольского скульптора Станислава Чижа. Место выбрали напротив Музея Черноморского флота, на улице Ленина, бывшей Екатерининской.

Однако назначенный Киевом председатель севастопольской администрации Сергей Куницын неоднократно во всеуслышание заявлял, что памятника Екатерине в Севастополе не будет, что его установку не разрешат, что уже приняты соответствующие судебные решения, запрещающие само существование в городе этого монумента.

И вот 13 июня 2008 г. начался монтаж статуи на постамент, выполненный в форме круглой колонны.

И тут внезапно появились представители киевских властей с решением суда о запрете монтажа памятника. Началась перепалка. Но к памятнику

подошли тысячи севастопольцев. Милиция реагировала слабо, и памятник был все-таки установлен.

На площади Нахимова чуть ли не в километре от памятника шел концерт, но его музыку заглушили раскатистые крики «Екатерина, виват!», скандируемые тысячами севастопольцев. Три дня и три ночи сотни казаков, как крымских, так и донских, специально прибывших в Крым, охраняли памятник великой императрицы. В конце концов киевские назначенцы поняли, что играют с огнем, и оставили Екатерину в покое.



## Глава 4

### Крым идет домой

В феврале 2014 г. жители Крыма с ужасом смотрели телепередачи из центра Киева, где дюжие парни в масках кидали бутылки с зажигательной смесью в бойцов «Беркута», с верхних этажей домов и с крыш вели огонь снайперы, горели госучреждения.

А главари Правого сектора обещали направить на полуостров «поезда дружбы» со своими головорезами. Короче, «Бандера придет – порядок наведет». Боевики даже успели составить список из более чем 50 памятников в Севастополе, подлежащих разрушению.

23 февраля на митинге в Севастополе, на котором фактическим руководителем города был провозглашен Алексей Чалый, лидер партии «Русский блок», председатель партии «Русский блок» Геннадий Басов объявил о создании силовых отрядов самообороны из числа добровольцев.

15 марта неизвестными людьми в Севастополе был похищен Геннадий Басов. Вскоре похитителей задержали. В своих показаниях они заявили, что заказчиком похищения Басова был экс-министр обороны Анатолий Гриценко.

Правительство РФ оказалось перед весьма сложным выбором.

Немаловажным фактором стало то, что на западе Украины был огромный процент безработных. Особенно тяжелое положение зимой. А тут появилась возможность подкормиться на майдане и сравнительно неплохо (по украинским меркам) заработать.

Ну а в Крыму и Севастополе майданщиков ожидал буквально Клондайк – сотни роскошных вилл и санаториев. Имущество Черноморского флота и военно-морской базы с 1991 г. расхищали все, кому не лень. Тем не менее и сейчас оно оценивается в десятки миллиардов рублей. И западэнцы такой добычи постарались бы не упустить.

Боевикам-западэнцам даже не потребовалось бы штурмовать военные объекты Черноморского флота. Им достаточно было перекрыть несколько улиц баррикадами и полностью парализовать функционирование российской военно-морской базы. Заранее ясно, что вторжение боевиков не дало бы увести российские корабли без крови. Но даже в случае фантастической удачи – согласия Киева на вывод российских судов в течение недели и даже месяца – вывести удалось бы менее трети кораблей Черноморского флота и до 20 % вспомогательных судов.

К примеру, если крейсер «Москва» находился в полной боевой готовности, то второй по величине боевой корабль Черноморского флота БПК «Керчь» своим ходом может выйти лишь через несколько месяцев. То же можно сказать об огромном плавучем госпитале «Енисей» и десятках других судов.

Не стоит забывать о том, что значительная часть экипажей вспомогательных судов Черноморского флота имеют семьи и имущество в Севастополе. Они ненавидят майданщиков, но согласятся ли они бросать все и уходить из Севастополя? А вообще, куда уходить Российскому флоту? – Некуда!

Сразу же после захвата Киева проамериканской хунтой украинские СМИ запестрели статьями, предсказывающими гибель Черноморского флота. С сарказмом рассматривались варианты, когда Россия будет умолять Соединенные Штаты разрешить ей сохранить Черноморский флот для поддержания престижа и т. д. Увы, авторы этих статей были совершенно правы.

Судя по всему, поначалу руководство РФ не было готово к решительным мерам по блокированию украинских сил в Крыму. В некоторых флотских учреждениях даже готовились к эвакуации. Морская пехота была отправлена на защиту российских военных санаториев в Ялте.

Как бы это цинично ни звучало, но нападение на санатории украинских боевиков было отличным предлогом для решительных действий РФ как в Крыму, так и в Донбассе. Но, судя по всему, на тот момент думали не об активных действиях, а об эвакуации.

Неясна и ситуация с прибытием в Крым президента Украины Виктора Януковича. 21 февраля президент был вынужден покинуть Киев и на вертолете отправиться в Харьков. 22 февраля он выступил по харьковскому телевидению, а затем отправился в Донецк. Поздно вечером 22 февраля автомобильный кортеж Януковича без сопровождения госавтоинспекции прибыл в Крым. 23 февраля президент остановился на одной из частных вилл.

По сообщениям украинских СМИ, министр внутренних дел самопровозглашенного киевского правительства Арсен Аваков отправил в Крым группу захвата для ареста или убийства Януковича. Киевские СМИ запестрели сообщениями о задержании и о смерти президента. Позже появилась информация о перестрелке между охраной президента и боевиками Авакова. Янукович же исчез.

По сведениям, сообщенным автору севастопольским историком Виталием Костриченко, 24 февраля около 19.00. крейсеру «Москва»

внезапно было дано приказание идти к берегам Кавказа. У матросов и офицеров отобрали мобильные телефоны. Крейсер буквально «слетал» до Сочи и немедленно вернулся обратно. Есть основания полагать, что именно таким способом президент Янукович был доставлен на территорию РФ.

Итак, когда Путин решил поддержать крымчан, точно не известно. Скрытности ввода войск в Крым способствовали два фактора – война в Сирии и специфика дислокации Черноморского флота в Крыму.

Дело в том, что уже много месяцев из Новороссийска и балтийских портов в Сирию на больших десантных кораблях (БДК) и средних десантных кораблях (СДК) доставляется военная техника. Кстати, Севастополь в этом транзите никогда не участвовал, а являлся лишь портом приписки черноморских десантных кораблей. Поэтому визиты балтийских и северофлотских десантных кораблей в Черное море стали рутинным явлением. Они забирали технику в Новороссийске и везли ее через Проливы в Сирию.

Ну а второй фактор Черноморскому флоту навязан Киевом. Как уже говорилось, правительство Украины заставило отказаться от создания компактной военно-морской базы и договорилось о создании «рассеянной» базы. Ну а теперь недостатки «рассеянной» базы превратились в достоинства. Русские моряки уже много лет разъезжали по всему Крыму на автобусах и БТРах от одного объекта до другого, благо казармы, склады, гаражи, маяки и т. д. расположены за десятки километров друг от друга. Выгоды такой ситуации в данный момент более чем очевидны. Поездок стало больше, маршруты изменились, и всего-то.

В соответствии с соглашениями по пребыванию российского флота в Севастополе численность Черноморского флота РФ по состоянию на 1 января каждого года сообщается МИДом России. Так, по состоянию на 1 января 2014 г. МИД России уведомил, что численность Черноморского флота составляет 12,5 тысячи военнослужащих. Но за три месяца она с 12,5 тысячи выросла до 22 тысяч.

Однако увеличение численности российских войск до 22 тысяч не дотягивало до предела в 25 тысяч, установленного Харьковским договором по Севастопольской ВМБ. На месте России любое государство мира тоже усилило бы охрану своей базы в случае переворота и наступления хаоса в стране ее пребывания.

Поначалу российские войска перебрасывались в район Севастополя только на десантных кораблях.

К 1 января 2014 г. в составе 197-й бригады десантных кораблей, базировавшейся в Севастополе, насчитывалось 7 кораблей:

«Николай Фильченков» – большой десантный корабль проекта 1171. Бортовой номер 152.

БДК-65 «Саратов» – большой десантный корабль проекта 1171. Бортовой номер 150.

БДК-69 «Орск» – большой десантный корабль проекта 1171. Бортовой номер 148.

БДК-46 «Новочеркасск» – большой десантный корабль проекта 775. Бортовой номер 142.

БДК-54 «Азов» – гвардейский большой десантный корабль проекта 775М. Бортовой номер 151.

БДК-64 «Цезарь Куников» – большой десантный корабль проекта 775. Бортовой номер 158.

БДК-67 «Ямал» – большой десантный корабль проекта 775. Бортовой номер 156.

Однако два корабля – «Цезарь Куников» и «Орск» – ремонтировались в Болгарии. Характерный пример: если Советская Украина на заводах в Николаеве и других городов строила суда всех классов, то с 2000-х гг. там не могли провести полноценный ремонт кораблей. Единственная украинская подводная лодка «Запорожье» несколько лет ремонтировалась силами Украины, но в конце концов ее пришлось передать на российский судоремонтный завод № 13 в Севастополе.

На взгляд автора, действия российских вооруженных сил в Крыму в конце февраля – марте 2014 г. вряд ли станут достоянием читателя в ближайшие годы, по крайней мере в полном объеме. Поэтому автор попытается восстановить хронологию событий, опираясь на сообщения СМИ и своих друзей среди военных и историков Крыма.

Начну с передвижений БДК, которые в начале событий были единственным, а позже оставались главным транспортным средством российских грузоперевозок в Крыму.

24 февраля БДК «Николай Фильченков» подошел к берегам Крыма и высадил войска на грузовиках в Ялте и Казачьей бухте Севастополя.

В Ялте морпехи разместились на территории российских военных санаториев. В принципе, так поступило бы руководство любой другой страны с целью защиты своих граждан от возможных нападений бандеровцев.

В тот же день украинский пограничный катер «Балаклава» встал у Константиновской батареи у входа в Севастопольскую бухту. Это было средство психологического давления – останавливать корабли Черноморского флота он не имел права, да и никогда не рискнул бы.

Возможно, украинские власти надеялись устроить провокацию.

В свою очередь у входа в Балаклаву, где находилась база украинских пограничных судов, встал российский ракетный катер «Ивановец» (бортовой № 954).

1 марта БДК привез с Кавказа 700 военнослужащих, а в Севастополь с Кавказа перелетели 10 вертолетов типа Ми-24. Утром того же дня крейсер «Москва», сторожевой корабль «Пытливый» и еще ряд кораблей Черноморского флота вышли в море из Севастопольской бухты, а затем повернули в сторону озера Донузлав. Цель – блокирование украинских кораблей в ВМБ «Донузлав».

4 марта 2014 г. два буксира вывели из Севастопольской бухты разоруженный и предназначенный на слом большой противолодочный корабль «Очаков». В ночь на 6 марта он был поставлен поперек канала, ведущего в Донузлав, после чего у него подорвали левый борт. БПК лег на грунт, перегородив фарватер, причем правым бортом остался на поверхности.

На следующий день рядом был затоплен списанный на лом водолазный морской бот ВМ-416. Выход из Донузлава был окончательно заблокирован.

Еще 1 марта вспомогательные корабли Черноморского флота заблокировали выходы из Севастопольской и Казачьей бухт Севастополя. Корабли Черноморского флота пропускали, а корабли УВМС – нет.

В итоге на 15.00 5 марта 2014 г. корабельный состав ВМС был заблокирован в трех бухтах Крыма.

1. Севастопольская (Северная) бухта:

- Корвет «Тернополь» U209;
- Корабль управления «Славутич» U5104;
- Морской буксир «Корец» U830;
- Буксир «Красноперекопск» U947.

2. Стрелецкая бухта Севастополя:

- Подводная лодка «Запорожье» U01;
- Ракетный катер «Прилуки» U153;
- Ракетный корвет «Приднепровье» U155;
- Корвет «Луцк» U205;
- Корвет «Хмельницкий» U208;
- Корабль управления «Донбасс» U500;
- Гидрографический катер «Сквира» U635;
- Спасательное буксирное судно «Кременец» U705;
- Поисково-спасательное судно «Изяслав» U706;

- Транспорт «Джанкой» U754;
- Транспорт «Судак» U756;
- Танкер «Бахмач» U759;
- Танкер «Фастов» U760;
- Судно размагничивания «Балта» U811;
- Судно контроля физполей «Северодонецк» U812;
- Килекторное судно «Шостка» U852;
- Плавсклад «Золотоноша» U855;
- Буксир «Дубно» U953;
- Судно-мусоросборщик U954;
- Катер «Чигирин» U540;
- Учебный катер «Смила» U541;
- Учебный катер «Новая Каховка» U542;
- Противопожарный катер «Борщив» U722;
- Водолазный катер «Ромны» U732;
- Водолазный катер «Токмак» U733;
- Санитарный катер «Сокаль» U782;
- Пассажирский катер «Ильичевск» U783;
- Плавкран «Каланчак» U802;
- Катер «Коростень» U853;
- Катер U926 (СБУ). 3. Мирный (озеро Донузлав):
- Корвет «Винница» U206;
- Морской тральщик «Чернигов» U310;
- Морской тральщик «Черкасы» U311;
- Рейдовый тральщик «Геническ» U360;
- Средний десантный корабль «Кировоград» U401;
- Большой десантный корабль «Константин Ольшанский» U402;
- Противопожарный катер «Евпатория» U728;
- Транспорт «Горловка» U753;
- Морской буксир «Ковель» U831;
- Противодиверсионный катер «Феодосия» U240;
- Катер-торпедолов «Херсон» U891;
- Буксирный катер «Новоозерное» U942.

Попыток покинуть эти бухты корабли на 18 марта не предпринимали, если не считать инцидента 10 марта. Тогда стоявший в Стрелецкой бухте корвет «Приднепровье» внезапно прогрел дизеля и задымил ими. Тут же подошел буксир Черноморского флота МБ-23, и все сразу выключилось и затихло. На «Приднепровье» испугались тарана крепкого корпуса буксира.

Несколько слов стоит сказать о флагмане УВМС фрегате «Гетман

Сагайдачный» (бывшем пограничном корабле «Киров»). С 23 сентября 2013 г. он участвовал в учениях НАТО по противодействию пиратам «Океанский щит». Возвращаться в порт приписки Севастополь командир фрегата не рискнул, и 5 марта корабль прибыл в Одессу. Всех матросов заперли на корабле, в город их не пускали. Тем не менее на 10 марта сбежать удалось уже восьмерым.

Украинские СМИ связывают блокаду выхода из Балаклавы РКА «Ивановец» с обеспечением прохода 1 марта в Севастополь двух БДК Балтийского флота – «Минск» и «Калининград». Собственно, это было первое нарушение Харьковского договора по Черноморскому флоту.

Украинские пограничники поняли намек, и 4 пограничных катера 2 марта покинули Балаклаву и взяли курс на Одессу. Два катера – «Григорий Гнатенко» пр. 1241.2 и «Оболонь» пр. 1400М «Гриф» – оказались без хода и остались в Балаклаве.

С суши территория пограничной базы в Балаклаве была блокирована людьми в черном без опознавательных знаков. Однако все обошлось без стрельбы, пограничники покинули часть и разошлись кто куда.

3—4 марта из Керчи в Бердянск пришло 11 судов украинской погранохраны, на которых находилось свыше 100 человек личного состава. Переход проходил в сложной ледовой обстановке. На помощь судам из Бердянска вышел гражданский буксир, действовавший в качестве ледокола. Экипажи в течение последующих двух недель не выпускали с судов.

4—5 марта в Севастополь прибыли два БДК Северного флота – «Оленегорский горняк» и «Георгий Победоносец», а также БДК Черноморского флота «Азов».

С украинских авиабаз в Крыму перелетели на Украину две летающие лодки «Бе-12», 2 транспортных самолета Ан-26, 3 вертолета Ми-13 и 2 противолодочных вертолета Ка-27ПЛ.

Примерно с 1 марта над Крымом и прилегающими водами барражировали российские истребители, но огня по украинским летательным аппаратам на 21 марта еще не открывали.

По сообщениям украинских СМИ, 2—8 марта в Большой Севастополь был доставлен морем из Анапы новейший противокорабельный ракетный комплекс «Бастион-П» с дальностью стрельбы до 300 км.

В составе комплекса четыре самоходные пусковые установки, каждая с двумя ракетами К-310 «Оникс». Боекомплект дивизиона – 24 ракеты.

Понятно, что «Оникс» предназначены не для стрельбы по остаткам украинского флота, а являются хорошим предостережением американскому 6-му флоту. Те, видимо, все поняли и не проявляли особой активности в

Черном море. Так, запланированные еще в 2013 г. на начало марта 2014 г. учения кораблей НАТО на Черном море прошли тихо и богобоязненно. В них приняли участие американский эсминец «Тракстон», болгарский фрегат «Дрызки» и три румынских корабля. В ходе учений проводились поиск подводной лодки и спасение людей с терпящих бедствие судов.

13 марта учения закончились, а «Тракстон» зашел в порт Варна с визитом. Учения происходили на большом расстоянии от берегов Крыма. 17 марта «Тракстон» покинул Варну и нанес визит в Румынию. Когда срок пребывания американского корабля на Черном море, определенный конвенцией Монтрё (21 день), стал истекать, «Траксон» пошел к Босфору и 22 марта прошел в Средиземное море.

Любопытно, что США усилили на 12 самолетов свою группировку в Польше. Кстати, по сему поводу президент Республики Беларусь Лукашенко предложил Путину перебазировать 12–15 истребителей на белорусские аэродромы. А вот «поиграть мускулами» и послать в Черное море на учения большой отряд кораблей Белый дом не рискнул.

Следует заметить, что «вежливые люди» из ГРУ и казаки Крыма сумели блокировать, а затем разоружить все украинские объекты ПВО на полуострове.

К 1 февраля 2014 г. они включали в себя:

- 204-ю бригаду тактической авиации на аэродроме Бельбек в Большом Севастополе. Из базировавшихся там 40 истребителей МиГ-29 способны летать только четыре! На фюзеляжах самолетов под знаками украинских ВВС хорошо просматривались красные звезды.

- 174-й зенитно-ракетный полк (поселок Дергачи, около Севастополя, 3 дивизиона С-300);

- 50-й зенитно-ракетный полк (около Феодосии, С-300 и С-200);

- 55-й зенитно-ракетный полк (около Евпатории у поселка Черноморское, «Бук-М1»).

Объем книги не позволяет подробно остановиться на деталях операций наших морпехов, бойцов спецназа ГРУ и отрядов самообороны Республики Крым. В целом по состоянию на 19 марта 2014 г. все операции прошли без боевой стрельбы, хотя в Крыму на 1 февраля 2014 г. дислоцировалось свыше 20 тыс. украинских военнослужащих. Среди них были и элитные подразделения.

Сейчас киевская хунта и западные СМИ утверждают, что референдум 16 марта в Крыму походил под дулами автоматов. Правда, фактов, что кого-то насильно гнали к избирательным урнам, пока не обнаружено. Зато легко можно представить, какую кровавую бойную устроили бы элитные



украинские части, если бы там не было русских подразделений.

Крым не 16 марта, а 22 года жил под дулами украинских автоматов. Ни в одной области Украины не было сосредоточено и половины частей специального назначения, дислоцированных в Крыму.

Части ПВО, стационарный противокорабельный комплекс у села Гончарное были в безобразном состоянии. Самостийники прекрасно знали, что нападать на них никто не будет. А вот для «врага внутреннего» – мирного населения – Крыма предназначались элитные части.

Спецназ внутренних войск МВД Украины:

«Тигр» – 47-й полк специального назначения Крымского территориального командования внутренних войск МВД Украины в/ч 4125.

БСН (батальон специального назначения) 9-й отдельной бригады ВВ Крымского территориального командования внутренних войск МВД Украины в/ч 3009. В состав входят роты: «Скат», «Тень», «Лаванда».

«Скат» – отряд боевых пловцов батальона специального назначения Крымского территориального командования внутренних войск МВД Украины. Предназначен для антитеррористической и антидиверсионной работы на воде и под водой, борьбе с боевыми животными (дельфины, котики), охране особо важных надводных и береговых сооружений.

«Тень» – рота разведки специального назначения Крымского территориального командования внутренних войск МВД Украины. Подразделение предназначено для поиска и уничтожения террористических и разведывательно-диверсионных групп в лесной и горной местности, а также проведения разведывательно-диверсионных мероприятий на временно оккупированной территории в условиях вооруженного конфликта.

«Кобра» – горнострелковый батальон специального назначения внутренних войск МВД Украины (г. Севастополь). Личный состав проходит альпинистскую подготовку, отряд предназначен для действия в горной местности (Крым, Карпаты) в условиях крайнего осложнения оперативной обстановки, поиска и ликвидации незаконных вооруженных формирований, выполнения специальных общевойсковых функций в условиях вооруженного конфликта. В боевой подготовке упор делается на альпинистскую подготовку, физическую подготовку, стрелковую подготовку.

Вооружение стрелковое и легкое артиллеристское:

«Лаванда» – горнострелковая рота специального назначения внутренних войск МВД Украины (г. Симферополь). Элитное подразделение внутренних войск, комплектуется на конкурсной основе. Кандидат должен

иметь альпинистскую подготовку, физически развит, владеть приемами рукопашного боя и стрелковым оружием. В условиях вооруженного конфликта рота способна выполнять разведывательно-диверсионные и противодиверсионные мероприятия.

А вот элитные части береговой обороны Украины, дислоцированные в Крыму.

36-я отдельная механизированная бригада береговой обороны (штаб – Симферополь). В составе:

- 41-й отдельный батальон морской пехоты (место дислокации – Феодосия, город);
- 84-й батальон Береговой обороны – центр – Перевальное на трассе Симферополь – Алушта;
- 127-й батальон Береговой обороны – дислокация – Керчь/Феодосия.

Только вот название сей части липовое. Задачи по отработке береговой обороны полуострова она никогда не отрабатывала. Наоборот, ее личный состав несколько лет натаскивают на боевые действия в горах и населенных пунктах. Попросту говоря, это бригада карателей, предназначенная для расправ над мирным населением Крыма.

Тем не менее к 19 марта 2014 г. более половины из них перешли на сторону Республики Крым, а остальные блокированы и лишены возможности влиять на события на полуострове.

Следует заметить, что российские военные и крымские ополченцы ни разу на 23 марта не применяли огнестрельное оружие. Правда, в нескольких случаях были проведены мероприятия по принуждению украинских кораблей и частей к сдаче.

Командиры ряда украинских кораблей, чтобы не быть захваченными, отошли на несколько метров от причальной стенки. Так, малый противолодочный корабль (МПК) «Хмельницкий» отшвартовался в 5 м от причальной стенки. 19 марта с носа к МПК подошел буксир и прижал «Хмельницкого»

к причалу. Одновременно с катера, и со стоявшего на причале автофургона «Хлеб» на МПК высадились группы захвата. «Хмельницкий» был взят за несколько секунд. Комсостав закрылся в ходовой рубке. «Люди в черном» разбили иллюминатор, бросили дымовую шашку, и отцы-командиры немедленно присоединились к выстроенному на палубе экипажу. Личному составу МПК было сказано, чтобы через полчаса никого из них на корабле и на причале не видели. Матросы и офицеры с сумками и большими тюками в течение 5 минут покинули корабль.

Вечером 22 марта аналогичным способом был занят корабль

управления «Славутич». К его правому борту подошел буксир «Шахтер», и оттуда перепрыгнули десантники, полетело несколько свето-шумовых гранат. Командование корабля по громкой связи транслировало «Варяг» и давало сигнальные гудки.

Во второй половине дня 21 марта морской тральщик «Черкассы» попытался выйти из озера Донузлав и начал стягивать швартовым один из затопленных в канале кораблей. Естественно, ничего не получилось. Это была, попросту говоря, оперетта. Тем более что у входа в канал дежурил черноморский малый ракетный корабль.

Следует заметить, что у крымских властей и командования Черноморского флота хватало оснований срочно нейтрализовать украинских военных. Дело в том, что на полуостров, несмотря на все предпринятые меры, Правому сектору удалось забросить несколько десятков, а может быть и сотен, боевиков. В частности, они объявились на аэродроме Бельбек. Захватив оружие, боевики могли совершить опасный террористический акт как против личного состава Черноморского флота, так и против гражданского населения.

Украинских военных возмутила позиция Министерства обороны Украины. К военнослужащим Крыма поступили за весь март два приказа: «Оставаться на местах» и «Разрешено применять оружие». А вот для внутреннего пользования руководство МО Украины распространялось, что де министр обороны Тенюх постоянно поддерживает связь со всеми украинскими частями в Крыму и «держит ситуацию под контролем».

Киевские власти отдавали разнообразные, зачастую противоречащие друг другу распоряжения. То вернувшимся из Крыма военным обещают большие деньги и присвоение звания «участника боевых действий», то, наоборот, грозят арестами и 15 годами тюрьмы.

В заключение можно сказать, что в целом операция по нейтрализации украинских войск в Крыму проведена блестяще и без сомнения войдет в историю военного искусства не только России, но и всего мира.

Уже в апреле российские корабли береговой охраны патрулировали воды полуострова. Корабль береговой охраны «Жемчуг» (бортовой № 52) принял участие в параде 9 мая в Севастополе, еще один корабль – «Краснодарец» (бортовой № 136) – с 1 по 8 мая дежурил у входа в Ялтинский порт. К сожалению, пограничные корабли, охраняющие полуостров, базируются в Новороссийске. На взгляд автора, их следует перевести в Крым, хотя бы в ту же Балаклаву, или в западную часть полуострова.

В феврале – апреле 2014 г. в Черное море несколько раз заходили

американские корабли. Так, фрегат «Тейлор» находился в Черном море с 5 февраля по 9 марта, то есть грубо на 11 дней превысил время, положенное для пребывания кораблей нечерноморских стран в Черном море (21 сутки). Официальное объяснение – «поломка главного винта». Удивляет странно мягкая реакция на грубое нарушение конвенции Монтрё 1936 г. российским МИДом.

Возникает вопрос: если на корабле сломается главная энергетическая установка, то что, он будет год торчать в Черном море? Да и как проверить факт поломки, а то, что янки – отъявленные лгуны, давно известно всему свету.

Не пора ли заявить Вашингтону, что в следующий раз в случае поломки, если не смогут починить сами, пусть вызывают турецкий или российский буксир, а попытку нарушения конвенции Монтрё по срокам пребывания кораблей, равно как и по тоннажу – 20 тыс. тонн для одной и 30 тыс. тонн для всех нечерноморских стран, – будет считаться актом агрессии со всеми вытекающими последствиями.

Не получив адекватного дипломатического демарша, обнаглевшие янки вновь 22 апреля запустили «Тейлор» в Черное море.

Стоит обратить внимание на инцидент 12 апреля 2014 г., когда у берегов Румынии российский истребитель-бомбардировщик Су-24 двенадцать раз в течение полутора часов пролетал на высоте 150 метров на расстоянии около километра от американского эсминца «Дональд Кук», оснащенного системой ПРО «Иджис-3». Как известно, американские самолеты регулярно пролетали и пролетают над советскими и российскими кораблями, едва не касаясь верхушек мачт, и о таких рутинных делах в прессе не сообщается, ноты не посылаются.

Казалось бы, пролет старого самолета на расстоянии 1000 метров от эсминца – прекрасная тренировка для комплекса «Иджис» и комплекса ближней самообороны «Вулкан-Фаланкс». Янки должны были радоваться, а не психовать.

Тем не менее госдепартамент разразился истеричным заявлением о русской провокации, «непрофессиональных действиях русских летчиков» и т. д. Интересно, что янки не делают акцента о нахождении второго Су-24 в районе инцидента. Как утверждают СМИ, вторая машина была Су-24МП, оснащенная комплексом радиолокационной борьбы «Хибины» КС418Е. После включения одного комплекса все американские системы ПВО и ПРО потеряли цель и временно вышли из строя. Видимо, до янки дошло, что аборигены вполне могут слопать Кука.

С февраля и по крайней мере по 1 июня 2014 г. походы американских

кораблей в Черное море ограничивались юго-западным углом Черного моря. Они не приближались к берегам Крыма и не входили в территориальные воды Украины в районе Днепро-Бугского лимана и Одессы.

Несколько слов стоит сказать и о кораблях ВМС Украины, покинутых в Крыму украинскими экипажами. В апреле 2014 г. планировалось их возвращение Украине. Так, 11 апреля 2014 г. российские морские буксиры МБ-174 и МБ-163 вывели из Стрелецкой бухты танкер «Фастов», а из Карантинной бухты – ракетный катер «Прилуки» и в нейтральных водах передали украинским буксирам.

Украинские суда, заблокированные в Донузлаве 4 марта 2014 г., могут быть выведены оттуда только после подъема БПК «Очаков».

Замечу, что в конце апреля 2014 г. передача кораблей Украине из Севастопольских бухт была приостановлена. Возможно, передача будет возобновлена в июне. А пока единственная подводная лодка украинского флота «Запорожье» стоит в Севастополе под Андреевским флагом. Под российскими флагами и с российскими экипажами стоят корветы «Тернополь», «Хмельницкий» и др.

С марта 2014 г. Севастополь стал базой не только Черноморского флота, но и кораблей других флотов, несущих боевую службу в Средиземном море. (Ранее против этого выступали киевские власти.)

11 мая 2014 г. в Севастополь прибыл БПК Северного флота «Адмирал Левченко». БПК пр. 1155 (полное водоизмещение 7480 т) 17 декабря 2013 г. вышел из Североморска и с января 2014 г. нес службу в Средиземном море.

БПК «Адмирал Левченко» поставят на ремонт на заводе № 13. Корабль предполагалось ввести в док ПД-30 после того, как оттуда выведут ремонтирующиеся БДК «Азов» и СКР «Ладный». Однако к 18 мая в ПД-30 ввели для проведения ремонта два больших понтона для подъема «Очакова» в Донузлаве.

По планам в конце 2014 г. ЧФ пополнят две новые подводные лодки проекта 636.3 «Б-261» «Новороссийск» и «Б-237» «Ростов-на-Дону», и еще четыре такие лодки будут введены в строй в 2015–2017 гг. В это же время планируется ввод в строй и новых фрегатов.

Реально в лучшем случае к ноябрю 2014 г. на Черноморский флот по «внутренним водным путям», то есть через канал Волга – Дон, пройдет подводная лодка «Новороссийск», а один новый СКР, обогнув Европу, пройдет Проливы.

Однако и с введением в строй новых кораблей Черноморский флот по-прежнему будет уступать по тоннажу и по огневой мощи 6-му флоту как

минимум на порядок. Но означает ли это, что американцы будут доминировать в Черном море и решатся проводить там какие-либо силовые акции?

Согласно конвенции Монтрё янки могут одновременно держать в Черном море лишь два корабля класса крейсер или эсминец, и не более трех недель. Замечу, что Турция, исходя из своих собственных стратегических интересов, будет всеми силами противодействовать любому нарушению конвенции Монтрё.

Соответственно, конвенция лишает американцев возможности вводить в Черное море авианосцы. Поэтому в феврале– мае 2014 г. американский атомный авианосец «Джордж Буш» околачивался в Эгейском море. При этом Крым и южная часть Украины оказались в радиусе действия его самолетов. В свою очередь многочисленные аэродромы Крыма позволяют существенно увеличить там авиационную группировку.

На мой взгляд, при учете соотношений сил на Черном море надо учитывать и географический фактор. Наши адмиралы и профессора Военно-морской академии с 1950-х гг. заиклись на сражениях 1941–1945 гг. на Тихом океане. Там линкоры и крейсера постоянно становились легкой добычей авианосцев. Но вот боевая служба 1967–1990 гг. на Средиземном море опровергла все положения кабинетных теоретиков.

Наши крейсера пр. 68бис во время слежения находились в боевой готовности № 2 или № 1, что позволяло через 15 секунд после получения приказа открывать по противнику огонь главным калибром. Предполагалось, что за несколько минут интенсивной стрельбы крейсер выведет авианосец из строя. Вспомним, как в ходе Вьетнамской войны американские авианосцы сутками горели из-за случайного взрыва одной маленькой неуправляемой ракеты под крылом собственного штурмовика.

В Средиземном море наши моряки считали оружием первого удара по кораблям не противокорабельные ракеты П-35, а ЗРК «Волна». Почему? У первой время реакции – 5 секунд, у второй – 40 секунд. И когда до супостата от 1 до 8 км, «Волна» куда эффективнее, а П-35 будет добивать уже горящую цель.

Но это все – элементы большой войны. А что бы ни делала Россия на Черном море и Украине, США никогда не решатся начать тотальную термоядерную войну. Локальная же ядерная война не страшна ни США, ни РФ. Так, взрыв 200–500 тактических ядерных боеприпасов в Черном и Средиземном морях оставят в пределах нормы радиационный фон как в Вашингтоне, так и в Москве. Но на локальную войну в Европе никогда не согласятся европейские державы. Так что на Черном море могут

возникнуть лишь отдельные конфликтные ситуации.

Так, к примеру, американцы могут зайти в территориальные воды в районе Крыма. В этой ситуации можно обойтись без «Оникса» или «Москита». Достаточно «случайного» тарана севастопольским буксиром американского крейсера, а корпуса у наших буксиров достаточно крепкие. В конце концов, стоимость буксира в 100 раз ниже стоимости крейсера.

Думаю, американским адмиралам следует хорошо подумать, прежде чем отправлять свои корабли «с дружественными визитами» в украинские порты. На Украине фактически идет гражданская война. Люди в униформе без опознавательных знаков жгут БМП и БТР, сбивают вертолеты. Явится крейсер янки в Одессу и попадет под обстрел крупнокалиберной снайперской винтовки, а лучше – из РПГ или переносного ПТУРСа. Так что почитали бы адмиралы 6-го флота Грибоедова: «Друзья, нельзя ли для прогулок подальше выбрать закоулок».

В заключение я хотел бы упомянуть о забавных выступлениях Правого сектора как на Украине, так и в России. Мол, РФ отняла у Украины Крым, а Украина, мол, теперь в знак протеста возьмет да и выйдет из Договора по нераспространению ядерного оружия и создаст свой мощный ядерный потенциал.

Нет, нет, я не шучу! Об этом еще в марте – апреле говорили Борис Немцов и «политолог» Андрей Окара. Ну а в граде Киеве нечто подобное выдал Арсений Яценюк.

Я не знаю, сколько десятилетий понадобится нищей Украине, чтобы изготовить хотя бы дюжину своих ядерных бомб. Но в любом случае в XXI веке ее ядерный потенциал не будет составлять угрозу для России.

А вот РФ в ответ на подобные угрозы и заодно на западные санкции стоит хотя бы обсудить в Госдуме вопрос о выходе из Договора о нераспространении ядерного оружия. Ой, сколько покупателей найдется на технологии и реальные изделия Арзамаса-16! Уверен, десятки стран! А только от одного предупреждения об этом у политиков в Вашингтоне, Лондоне и Тель-Авиве волосы встанут дыбом не только на голове.

Ну а что надо делать немедленно – это вернуть с Кавказа в Крым 9-й отдел Черноморского флота, ведающий спецбоеприпасами.

Итак, Крым пришел домой! Странно слышать надутых московских скептиков: «А зачем он нам нужен?» Что с ними спорить? Пусть лучше воспользуются советом Паниковского и едут в Киев. Господа, поезжайте в Киев! Поезжайте в Киев и спросите, сколько стоит Крым. Тамошний министр юстиции Павел Петренко заявил, что уже (на конец мая 2014 г.) Украина потеряла «от аннексии Крыма» свыше одного триллиона (!) гривен

(1 гривна = 2,89 рубля).

Россия вернула себе огромный непотопляемый авианосец, базы для Черноморского флота и Средиземноморской эскадры, торговые порты, судостроительные и судостроительные заводы, фантастически богатый углеводородами черноморский шельф и прочая, и прочая.

Ну а для меня, грешного, Крым – вторая родина. Я уже полвека ежегодно посещаю этот благодатный край. Крымчане готовы делиться своим солнцем и морем с туристами со всего света – места всем хватит. Но уже никто и никогда не будет навязывать им чужой язык, чужую культуру и чужую «мифологизированную» историю.



# Приложение

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к Соглашению между Российской Федерацией и Украиной о параметрах раздела Черноморского флота

**Раздел между Российской Федерацией и Украиной вооружений, военной техники и средств обеспечения сил береговой обороны и морской пехоты Черноморского флота**

№ п/п	Наименование	Количество			Примечание
		Всего	Передается		
			ЧФ РФ	ВМС Украи- ны	
I. Основные виды вооружения и военной техники					
1.	Бронетранспортер (БТР-80)	201	95	95	11 — списаны в 1993 г.
2.	Бронетранспортер (БТР-70)	140	70	70	
3.	Бронетранспортер (БТР-60пб)	15	—	—	списаны в 1993—1994 гг.
4.	Бронетранспортер (БТР-60пбк)	11	4	5	2 — списаны в 1993 г.
5.	Танк (Т-64 А, Б)	258	110	146	2 — списаны в 1994 г.
6.	Боевая машина пехоты (БМП-2)	305	152	153	
7.	Боевая машина пехоты (БМП-3)	2	1	1	
8.	Боевая разведывательная дозорная машина:	52	26	26	9 — списаны с 1995 г.
	— БРДМ-2 — БРДМ-РХ	26	10	7	
9.	Боевая разведывательная машина (БРМ-1К)	16	8	8	

№ п/п	Наименование	Количество			Примечание
		Всего	Передается		
			ЧФ РФ	ВМС Украи- ны	
10.	Бронированная ремонтно-эксплуатационная машина (БРЭМ-2)	6	3	3	
11.	Комплекс машин управления: — 1В17 (к-т 8 ед.) — 1В12 (к-т 8 ед.) — 1В119 (к-т 2 ед.)	4 1 8	1 1 4	3 — 4	
12.	Гаубица 122-мм (Д-30)	72	36	36	
13.	Миномет 82-мм	97	57	40	
14.	Противотанковый ракетный комплекс: — 9П135 (Фагот) — 9П148 (Конкурс) — 9П151 (Метис)	34 35 39	20 16 20	14 16 19	3 — списаны в 1993 г.
15.	Зенитно-ракетный комплекс «Стрела-10»	28	13	12	3 — списаны в 1994 г.
16.	Зенитная самоходная установка «Шилка»	12	4	4	4 — списаны в 1995 г.
17.	Пушка 100-мм	30	15	15	
18.	Командно-штабная машина (Р-145, Р-156)	22	7	15	
19.	Многоцелевой тягач (МТ-ЛБ)	86	43	43	
20.	Подвижный разведывательный пункт (ПРП-4)	13	6	7	
21.	Мостоукладчик МТ-55А	8	3	5	
22.	122-мм самоходная гаубица 2С1 «Гвоздика»	18	18	—	
23.	120-мм самоходное артиллерийское орудие 2С9 «Нона»	24	12	12	
24.	Боевая машина ЗРК «Оса»	18	18	—	
25.	Противотанковый гранатомет СПГ-9	23	12	11	
26.	Зенитная установка ЗУ-23—2	26	8	18	
27.	Пункт управления (ПУ-12)	9	9	—	
28	Автомобили: — легковые — грузовые — специального назначения	40 436 139	17 165 43	18 179 52	5 — списаны в 1994—1995 гг. 92 — списаны в 1993—1996 гг. 44 — списаны в 1993—1995 гг.

№ п/п	Наименование	Количество			Примечание
		Всего	Передается		
			ЧФ РФ	ВМС Украи- ны	
29.	Береговые ракетные комплексы: — «Утес» — «Редут» — «Рубеж»	2 1 3	— 1 1,5	2 — 1,5	
30.	Береговые артиллерийские ком- плексы: — МБ-3—12 — МБ-2—180 — Б-13—1с — КСМ-65	1 1 1 1	1 — — —	— 1 1 1	без ПУС с боекомплект с боекомплект
II. Вооружение и имущество 301 артиллерийской бригады, перешедшей в ВС Украины 31 декабря 1992 г.					
1.	152-мм пушка 2А36 «Гиацинт»	43	—	43	
2.	152мм гаубица-пушка Д-20	72	—	72	
3.	Автоматический звуковой комплекс (АЗК-5)	1	—	1	
4.	Станция АРК-1	1	—	1	
5.	Станция СНАР-10	1	—	1	
6.	Комплекс машин управления 1В17 (к-т 8 ед.)	4	—	4	
7.	Подвижный разведывательный пункт (ПРП-3, ПРП-4)	7	—	3	
8.	Бронетехника	31	—	31	
9.	Автомобили	308	—	308	
10.	Боеприпасы	3740 т	—	3740 т	
11.	Другое имущество		—	100 %	
III. Запасы стрелкового оружия и боеприпасов					
1.	Стрелковое оружие (шт.)	36 087	14 046	21 919	132 — списано и утилизи- ровано
2.	Боеприпасы (т)	12 579,2	1630,3	10 622,4	326,5 — списано и утилизировано
	Из них:				
	а) тактические запасы	6189,7	1630,3	4232,9	
	б) оперативные запасы	6389,5	—	6389,5	

# ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

к Соглашению между Российской Федерацией и Украиной о параметрах раздела Черноморского флота

**Раздел между Российской Федерацией и Украиной вооружений, военной техники и средств обеспечения морской авиации наземного базирования Черноморского флота**

№ п/п	Наименование	Количество			Примечание
		Всего	Передается		
			ЧФ РФ	ВМС Украины	
I. Летательные аппараты					
1.	Ту-22м3	40	19	20	1 — утерян в катастрофе
2.	Ту-22р	14	7	7	
3.	Ту-22у	6	3	3	
4.	Ту-22пп	4	2	2	
5.	Бе-12пл	20	10	10	
6.	Бе-12пс	3	2	1	
7.	Ан-12т	4	3	1	
8.	Ан-12рр	3	1	2	
9.	Ан-26	10	5	5	
10.	Ан-24	1	—	1	
11.	Су-17м3	40	20	20	
12.	Су-17ум	5	2	3	
13.	Ту-134а	1	1	—	
14.	Ан-2	9	5	4	
15.	Ту-16к	16	8	8	
16.	Ту-16р	1	1	—	
17.	Ту-16спс	5	2	3	
18.	Ту-16зщ	1	1	—	
19.	Ка-25пл	36	18	18	
20.	Ка-25бшз	4	2	2	
21.	Ка-25ц	4	2	2	
22.	Ка-25пн	6	3	3	
23.	Ка-25у	6	3	3	
24.	Ка-27с	4	2	2	
25.	Ка-28	4	4	—	
26.	Ми-14пл	44	17	20	7 — переданы Грузии
27.	Ми-14пс	6	3	3	

№ п/п	Наименование	Количество			Примечание
		Всего	Передается		
			ЧФ РФ	ВМС Украины	
28.	Ми-14бт	5	2	3	
29.	Ми-9	1	1	—	
30.	Ми-8	26	12	12	2 — утеряны в катастрофе
31.	Ми-6	2	2	—	

Ратифицировано Федеральным Собранием (Федеральный закон от 3 июля 1999 года № 123-ФЗ – Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 27, ст. 3185).

# Список используемых сокращений

АПИБ	авиационный полк истребителей-бомбардировщиков
АППБ	авиационный полк пикирующих бомбардировщиков
АСС	аварийно-спасательная служба
БАД	бомбардировочная авиационная дивизия
БАП	бомбардировочный авиационный полк
БКЩ	большой корабельный щит
БПК	большой противолодочный корабль
БПЛ	бригада подводных лодок
БР СРЭМК	бригада строящихся, ремонтирующихся, экспортных и модернизируемых кораблей
БРДМ	бронированная разведывательно-дозорная машина
БРК	береговой ракетный комплекс
БРЭМК	бригада ремонтирующихся, экспортных и модернизирующихся кораблей
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ВСНХ	Высший совет народного хозяйства
ГКО	Государственный Комитет Обороны
ГОУ МГШ ВМС	Главное организационное управление Морского Генерального штаба Военно-морских сил
ДБАД	дальнебомбардировочная авиационная дивизия
ДБАП	дальнебомбардировочный авиационный полк
ДМРСО	дивизион морских и речных судов обеспечения
ЗРАД	зенитно-ракетный артиллерийский дивизион
ЗРК	зенитный ракетный комплекс
ИАД	истребительная авиационная дивизия
ИАК	истребительный авиационный корпус
ИАП	истребительный авиационный полк
КВО	квадратичное вероятное отклонение
КВП	катер на воздушной подушке
КПК	катер на подводных крыльях
ЛТУ	летно-тактические учения
МАЦКБ	Морское артиллерийское центральное конструкторское бюро
МБР	межконтинентальная баллистическая ракета
МПК	малый противолодочный корабль
МРАД	морская ракетноносная авиационная дивизия

МРСО	морские и речные суда обеспечения
МТА	минно-торпедная авиация
МТАД	минно-торпедная авиационная дивизия
МТАП	минно-торпедный авиационный полк
МТЛБ	многоцелевой тягач легкий бронированный
НИАП	Научно-исследовательский артиллерийский полигон
НИМАП	Научно-исследовательский морской артиллерийский полигон
НКАУ	Национального космического агентства Украины
ОАЭ НИ	отдельная авиационная эскадрилья ночных истребителей
ОБРД	отдельный береговой ракетный дивизион
ОБРП	отдельный береговой ракетный полк
ОВР	Охрана водного района
ОДПЛАЭ	отдельная дальняя противолодочная авиационная эскадрилья
ОДРАЭ	отдельная дальняя разведывательная авиационная эскадрилья
ОЖДАБ	отдельная железнодорожная артиллерийская батарея
ОИАО	отдельный истребительный авиационный отряд
ОИАП	отдельный истребительный авиационный полк
ОИАЭ	отдельная истребительная авиационная эскадрилья
ОМДРАП	отдельный морской дальний разведывательный авиационный полк
ОМДРАЭ	отдельная морская дальняя разведывательная авиационная эскадрилья
ОМРАП	отдельный морской ракетноносный авиационный полк
ОМШАЭ	отдельная морская штурмовая авиационная эскадрилья
ОПЛАП	отдельный противолодочный авиационный полк
ОРТУ СПРН	Отдельный радиотехнический узел системы предупреждения о ракетном нападении
ОСАП	отдельный смешанный авиационный полк
ОСИАП	отдельный специальный испытательный авиационный полк
ОСНАЗ	особого назначения
ОШАП	отдельный штурмовой авиационный полк
ПБРД	подвижный береговой ракетный дивизион
ПКР	противолодочный крейсер
ПСКР	пограничный сторожевой корабль
ПУ	пусковая установка
ПУЛ	пункт управления луноходом
РК	разведывательный корабль
РКВП	ракетный корабль на воздушной подушке
РКР	ракетный крейсер
РОПиТ	Русское общество пароходства и торговли
САК	смешанный авиационный корпус
СКР	сторожевой корабль
СПК	судно на подводных крыльях
СпН	специального назначения
ТБАД	тяжелая бомбардировочная авиационная дивизия

ТБАП	тяжелый бомбардировочный авиационный полк
ТЩ	тральщик
УВМС	Украинские Военно-морские силы
УТЧ	учебно-тренировочная часть
ЦБП и ПЛС	Центр боевого применения и переучивания летного состава
ЦДКС	Центр дальней космической связи
ЧФ	Черноморский флот
ШАД	штурмовая авиационная дивизия
ШАП	штурмовой авиационный полк



## Список использованной литературы

Апальков Ю.В. Катера отечественного военного флота. СПб.: Галей Принт, 2013.

Артемьев А.М. Морская авиация Отечества. М.: МГО ОООВ ВС РФ, Кучково поле, 2011.

Бабич В.В. Наши авианосцы на стапелях и в дальних походах. Николаев: Атолл, 2003.

Береговые войска Черноморского флота. Краткий исторический справочник / Под ред. А.Н. Конешкова, А.Б. Кочеткова, Г.Н. Рыжонка. Саратов: ИЦ «Добродея» ГП «Саратовтелефильм», 2001.

Булевич И. Форты Севастополя. XX век. Рукопись.

Вспомогательный флот ЧФ России. Симферополь: Таврида, 2004.

Горбачев С.П. Флотораздел. Часть первая. 1991–1997. Севастополь: НПП «ЭКОСИ-Гидрофизика», 2011.

Захар В.Р., Ничик Ю.М. Подводные силы Черноморского флота. Севастополь: Рибэст, 2012.

Иванов В.Б. Тайны Севастополя. Книга 2. Тайны подземные. Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2005.

Иванов В.Б. Тайны Севастополя. Книга 3. Тайны морские. Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2008.

Иванов В.Б. ЧВВМУ им. П.С. Нахимова. История. Люди. События. Севастополь, 2012.

История отечественного военного судоремонта. Книга третья. Заводы. Люди. Корабли / Под ред. Г.Н. Муру. СПб.: Гангут, 2011.

Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация военноморского флота России (1910–2010). Справочник. СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2002.

Ленский А.Г., Цыбин М.М. Военная авиация Отечества. Организация, вооружение, дислокация (1991/2000 гг.). Справочник. СПб., 2004.

Ленский А.Г., Цыбин М.М. Советские Войска ПВО в последние годы Союза ССР. Справочник. Часть I. СПб, 2013.

Лукашевич В., Афанасьев И. Космические крылья. М.: ООО «ЛенТа Странствий», 2009.

Мобильность и точность (материалы по истории 51-го отдельного берегового ракетного полка Черноморского флота 1960–2004 гг.). Севастополь: 2004.

Российский Черноморский флот. Исторический очерк / Коллектив авторов. Симферополь: ДИАЙПИ, 2008.

Россия. XX век. Документы. 1941 год /Под ред. В.П. Наумова. В 2 кн. М.: Международный фонд «Демократия», 1998.

Судостроительная фирма «Алмаз». 70 лет. Коллектив авторов / Под ред. Л.Г. Грабовца. СПб.: Гангут, 2003.

Тихонов С.Г. Оборонные предприятия СССР и России. М.: ТОМ, 2010.

Травников А. Коса Тузла и стратегические интересы России. Ростов-на-Дону: Феникс, 2005.

Усольцев В.С. Построены кораблями Севастополя. Севастополь: Ахтиар, 1995.

Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз». Флоту Отечества. Коллектив авторов / Под ред. А.В. Шляхтенко. СПб.: ЛеКо, 2008.

Широкоград А.Б. Огненный меч российского флота. М.: Яуза; Эксмо, 2004.

Широкоград А.Б. Трагедии Севастопольской крепости. М.: Яуза; Эксмо, 2005.

Широкоград А.Б. Украина – противостояние регионов. М.: АСТ, 2009.

Широкоград А.Б. Черноморский флот в трех войнах и трех революциях. М: АСТ: АСТ МОСКВА: ХРАНИТЕЛЬ, 2007.

Широкоград А.Б. Чудо-оружие СССР. М.: Вече, 2004.

Штаб Российского Черноморского флота. 1831–2001. Исторический очерк / Под ред. В.П. Комоедова. Симферополь: Таврида, 2002.

Щит России. Системы противоракетной обороны / Коллектив авторов. М.: Издательство МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2009.

Яркий след крылатого «Метеорита» / Г.А. Ефремов [и др.]. М.: Бедретдинов и К<sup>о</sup>, 2012.

<http://donyzlav.at.ua/publ/1—1—0—1>

<http://flot.sevastopol.info/>

<http://flot.sevastopol.info/ship/vspomog/dikson.htm>

<http://forum.sevastopol.info/viewtopic.php?f=22&t=223968>

<http://kerch.frn/2013/07/22/sudostroitelnyy-zavod-zaliv-kupit-korablestroitelnye-zavody-u-norvezhceev.html>

<http://kerch.fm/2014/04/15/kerchenskiy-zaliv-budet-sotrudnichat-s-zelenodolskim-zavodom-im-gorkogo.html>

[http://kirovec.at.ua/news/feodosija\\_dopolnila\\_zvjozdnyj\\_gorodok\\_i\\_kosmos—01—24—2361](http://kirovec.at.ua/news/feodosija_dopolnila_zvjozdnyj_gorodok_i_kosmos—01—24—2361)

[http://korabley.net/news/zagadochnye\\_korabli\\_s\\_lazerom/2010-07—27—](http://korabley.net/news/zagadochnye_korabli_s_lazerom/2010-07—27—)

[http://kri.su/news/?MoHTpecategory=feodosiya-vlast&altname=timoshenko\\_rasporyadilas\\_rasprodat\\_feodosiiskii\\_sudostroitelnyizavodmore](http://kri.su/news/?MoHTpecategory=feodosiya-vlast&altname=timoshenko_rasporyadilas_rasprodat_feodosiiskii_sudostroitelnyizavodmore)

<http://krymology.info>

<http://krymology.info/index>

<http://nvs^fra/nvs/foram/arhprint/33804>

[http://sevastopol.net.ua/news/?category=sevastopol-vlast-biznes&altname=sevmorzavod\\_hronika\\_konfl ikta\\_dinamika\\_razvala](http://sevastopol.net.ua/news/?category=sevastopol-vlast-biznes&altname=sevmorzavod_hronika_konfl ikta_dinamika_razvala)

<http://sevdig. Sevastopol.ws/stat/alsu.html>

[http://sevdig. Sevastopol.ws/stat/pod\\_sev.html](http://sevdig. Sevastopol.ws/stat/pod_sev.html)

<http://sevnews.info/ras/view-news/Na-13-j-sudoremontnyj-zavod-CHF-v-Sevastopole-sovershenno-vooruzhennoe-napadenie/13817>

[http://versia.ru/articles/2009/may/14/amerikanskaya\\_voennaya\\_bazavkrimu](http://versia.ru/articles/2009/may/14/amerikanskaya_voennaya_bazavkrimu)

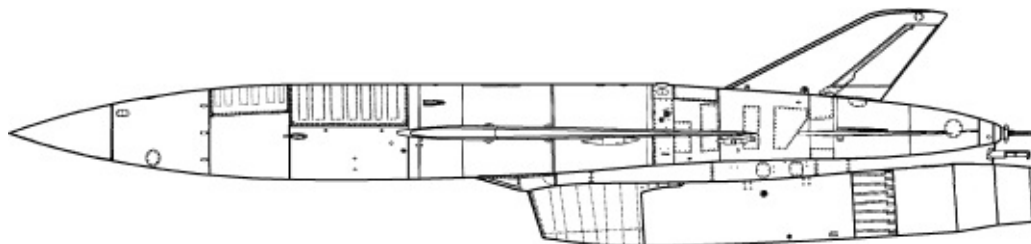
[http://vremyababurin.narod.ru/Num8\\_2001/N82001.html#12](http://vremyababurin.narod.ru/Num8_2001/N82001.html#12)

[http://warcyb.org.ru/news/zagadochnye\\_korabli\\_s\\_lazerom/2011-04-11](http://warcyb.org.ru/news/zagadochnye_korabli_s_lazerom/2011-04-11)

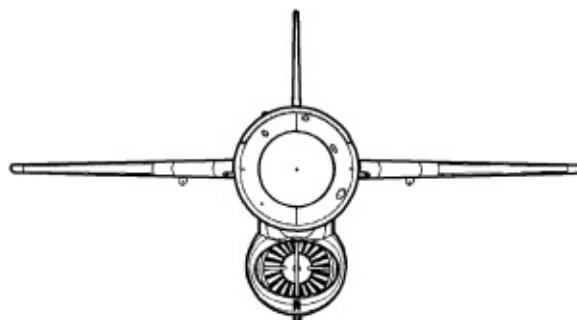
303

<http://www.famhist. m/famhist/chertok/0006c68d.htm>

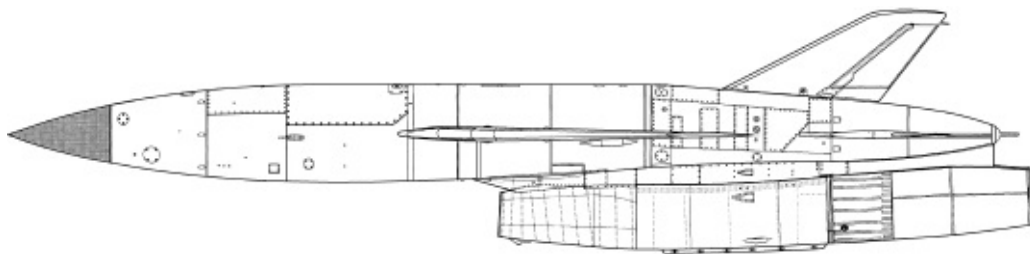
[iser.news2000.com.ua](http://iser.news2000.com.ua)



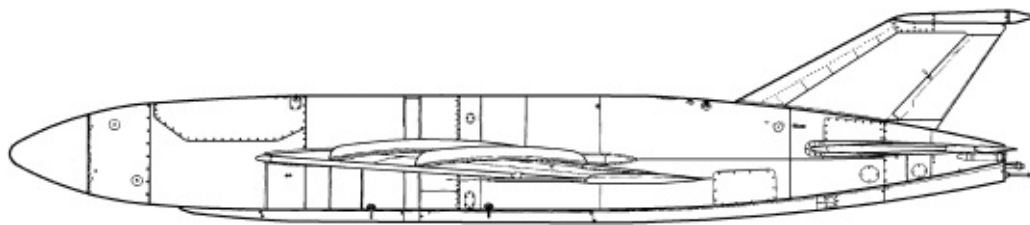
Сх. 1. Авиационная крылатая ракета комплекса К-10. Вид сбоку. (Рис. А. Лютова)



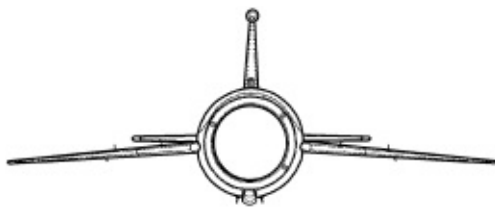
Сх. 2. Авиационная крылатая ракета комплекса К-10. Вид спереди. (Рис. А. Лютова)



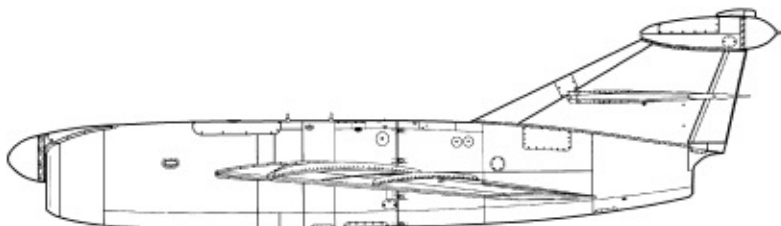
Сх. 3. Авиационная крылатая ракета комплекса К-1 °СД. (Рис. А. Лютова)



Сх. 4. Крылатая ракета КСР. Вид сбоку. (Рис. А. Лютова)



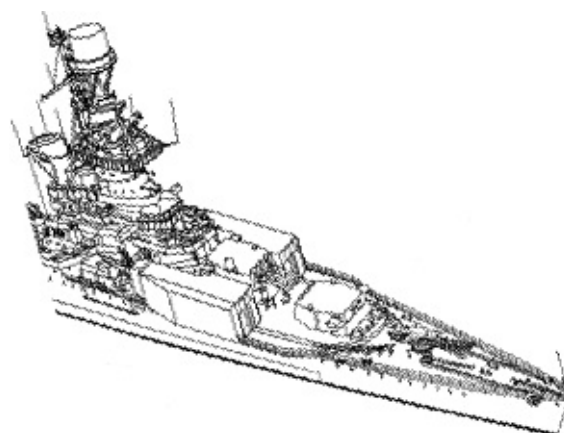
Сх. 5. Крылатая ракета КСР. Вид спереди. (Рис. А. Лютова)



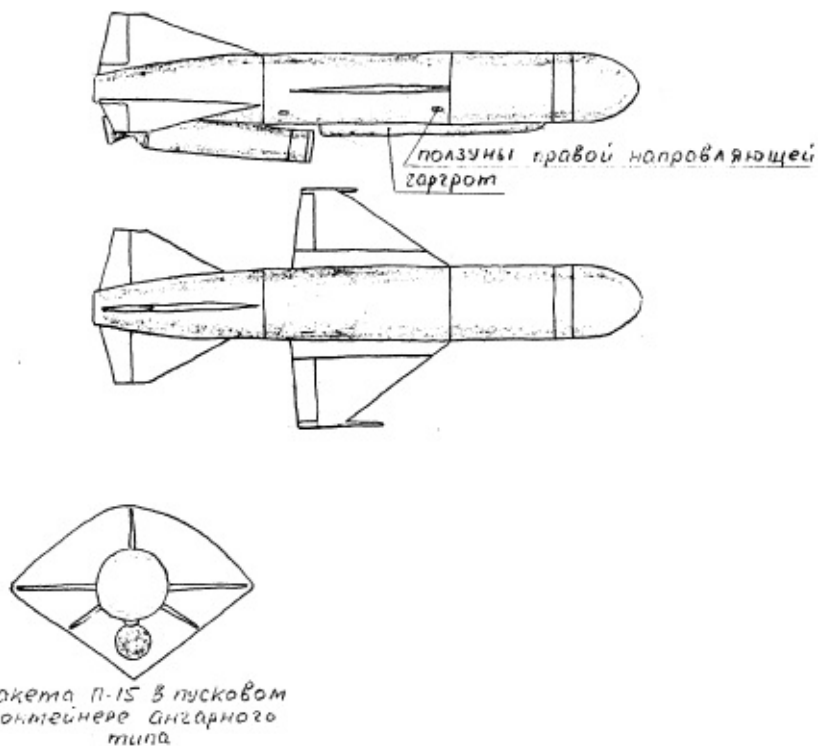
Сх. 6. Крылатая ракета КС «Комета». (Рис. А. Лютова)



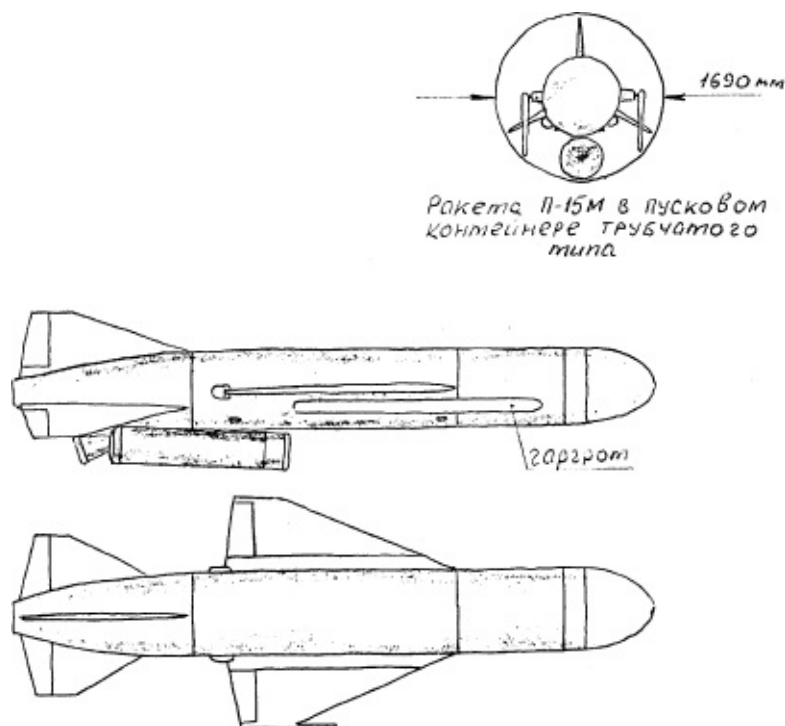
Сх. 7. Район проведения пусков крылатой ракеты КСЦ. (Рис. Ю. Кузнецова)



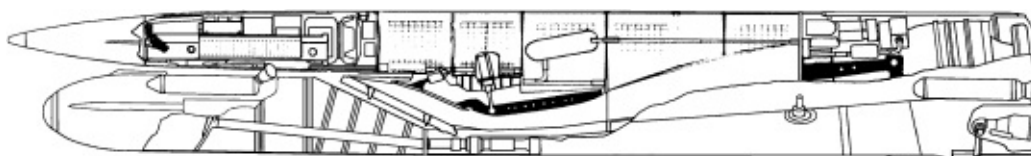
Сх. 8. Крылатая ракета КСС на крейсере «Нахимов». (Рис. А. Лютова)



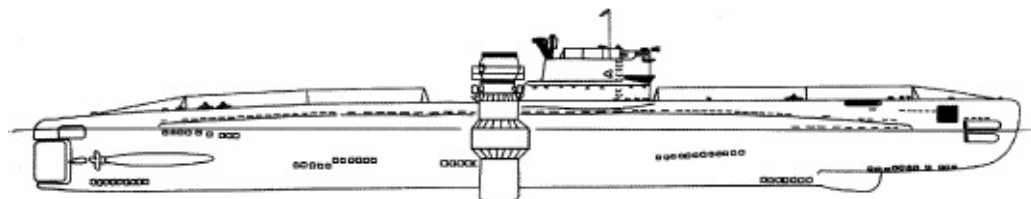
Сх. 9. Противокорабельная ракета П-15М (4К-51) из состава катерно-корабельного ударного ракетного комплекса «Термит». (Рис. Ю. Кузнецова)



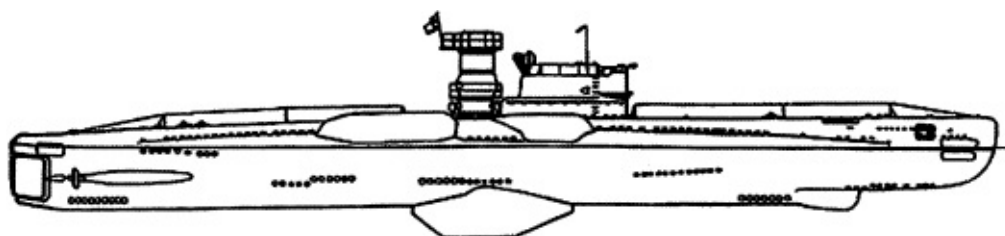
Сх. 10. Противокорабельная ракета П-15 (4К-30) из состава катерного ударного ракетного комплекса. (Рис. Ю. Кузнецова)



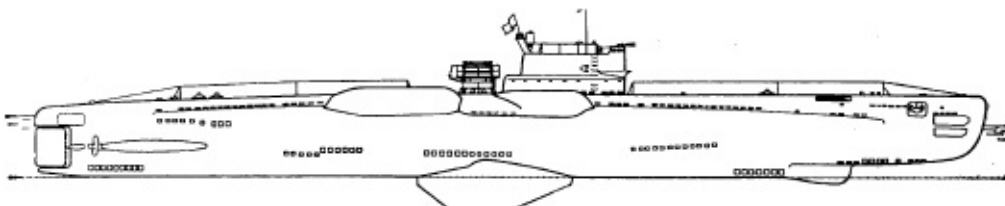
Сх. 11. Крылатая ракета «Метеорит-М». (Рис. А. Лютова)



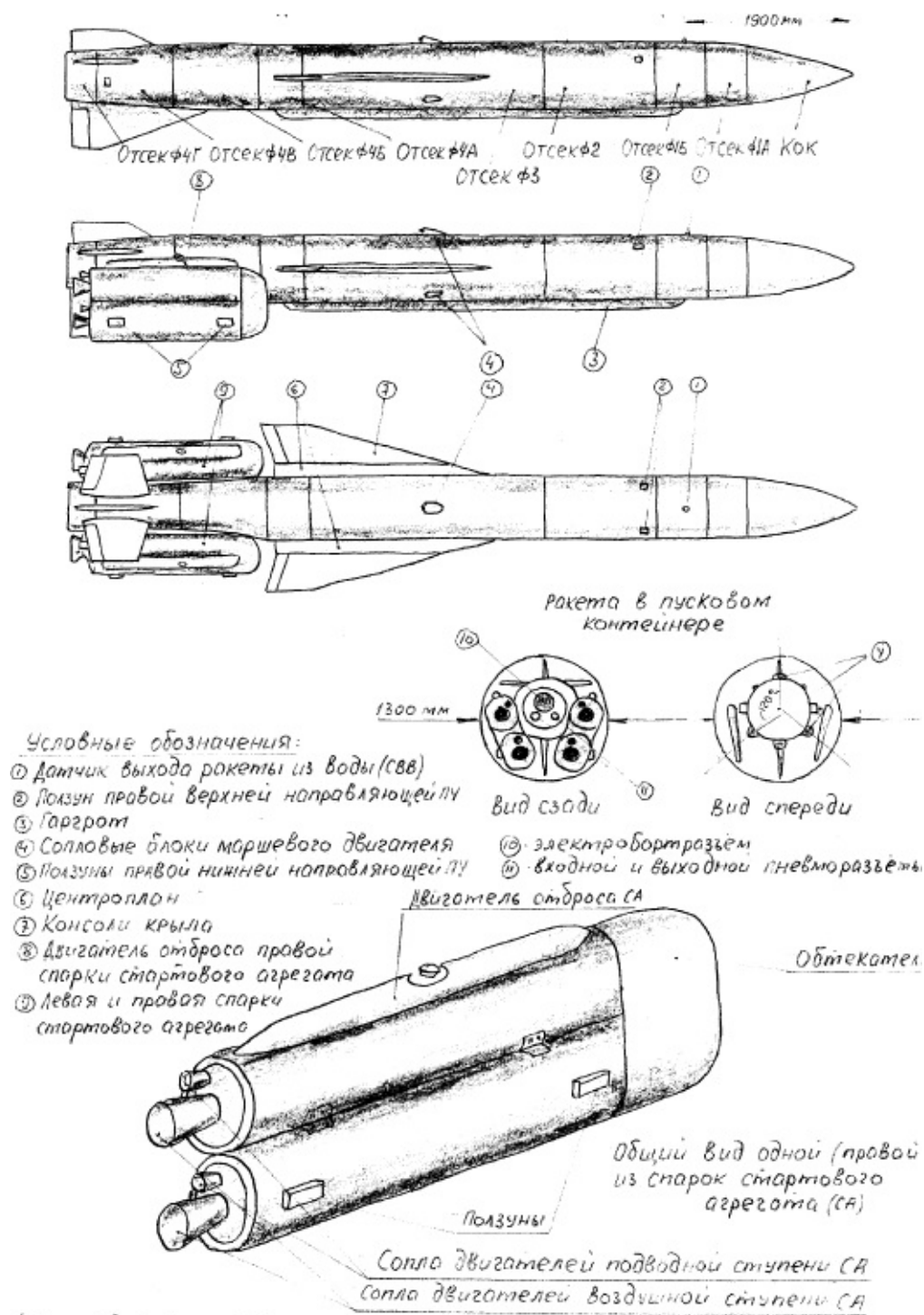
Сх. 12. Подводная лодка С-229 пр. 613, переоборудованная по проекту В613 для проведения испытаний по подводному старту макетов баллистической ракеты Р-11ФМ.



Сх. 13. Подводная лодка С-229 пр. 613, переоборудованная по проекту 613Д4 для проведения испытаний по подводному старту макетов баллистической ракеты Р-21.

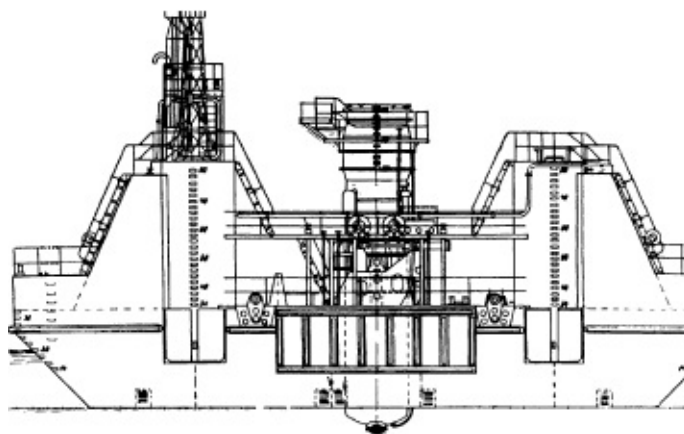


Сх. 15. Подводная лодка С-229 пр. 613, переоборудованная по проекту 613Д7.

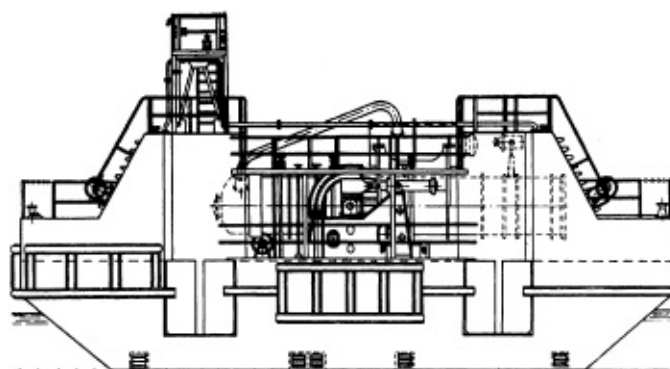


Сх. 14. Противокорабельная ракета 4К-66 (П-70) из состава лодочного ударного ракетного комплекса «Аметист». (Рис. Ю. Кузнецова)

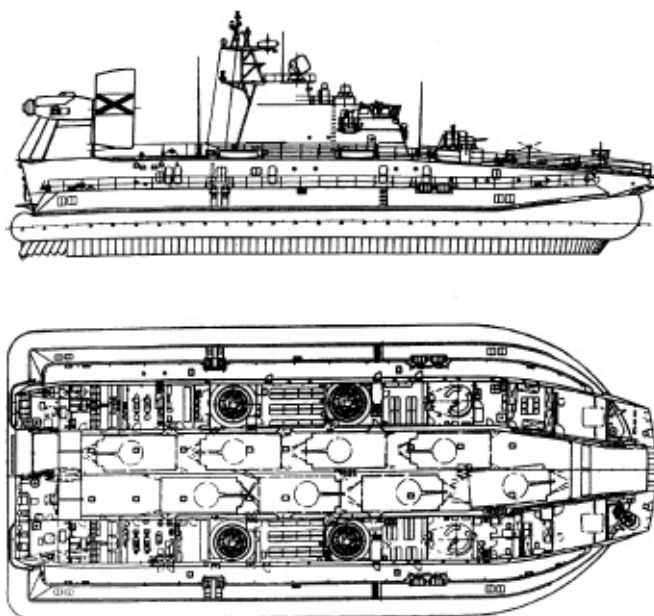




Сх. 16. Погружающийся стенд проекта ПСД-7.

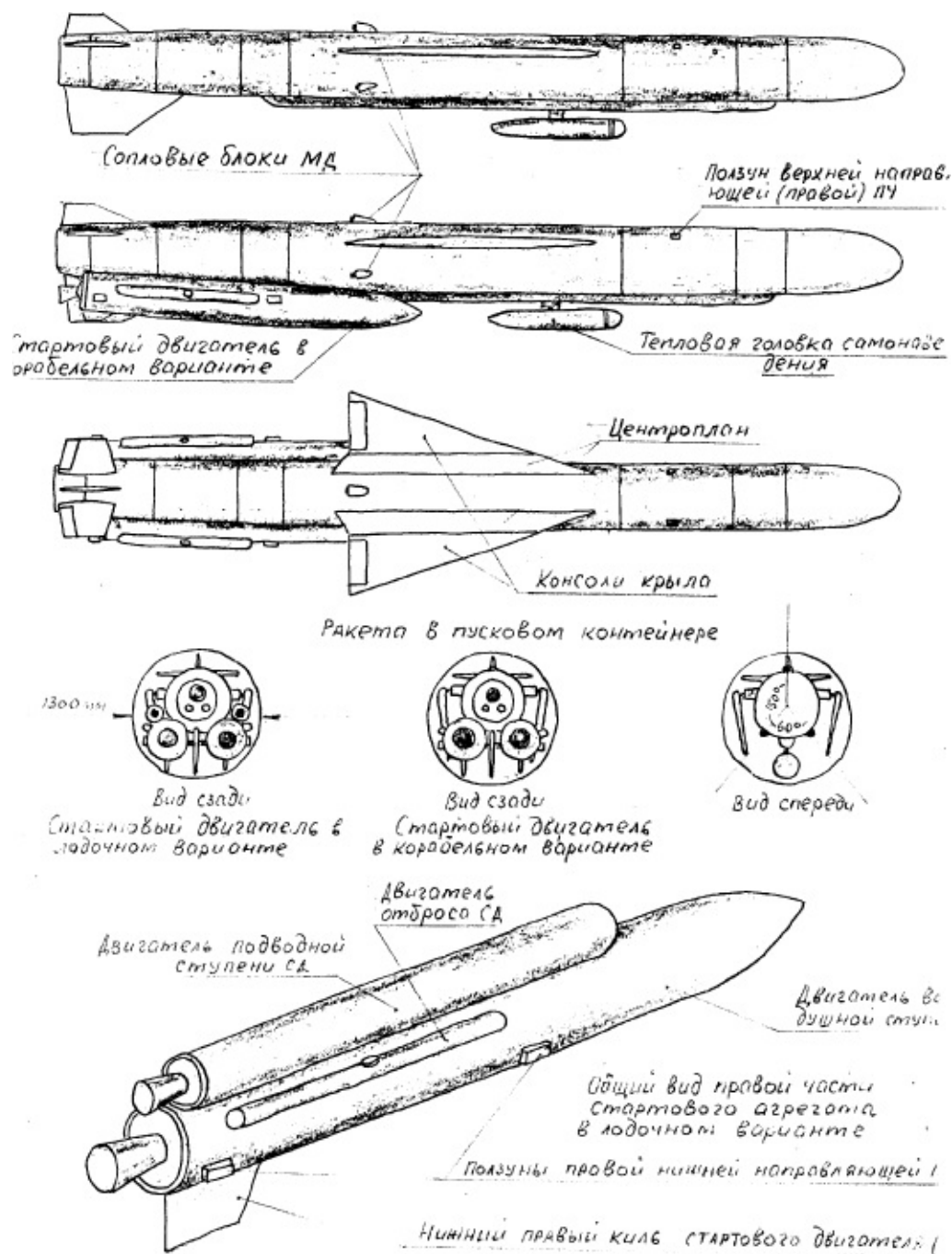


Сх. 18. Погружающийся стенд проекта ПСП-120.



Сх. 19. Амфибийный десантный катер на воздушной подушке пр. 12322 «Зубр» (Судостроительная фирма «Алмаз». 70 лет. Коллектив

авторов. / Под ред. Л.Г. Грабовца. СПб.: Гангут, 2003.)



Сх. 17. Противокорабельная ракета 4К-85 (П-120) из состава лодочно-корабельного ударного ракетного комплекса «Малахит». (Рис. Ю. Кузнецова)



*Ракетоносец Ту-16. Фото А. Широкограда*



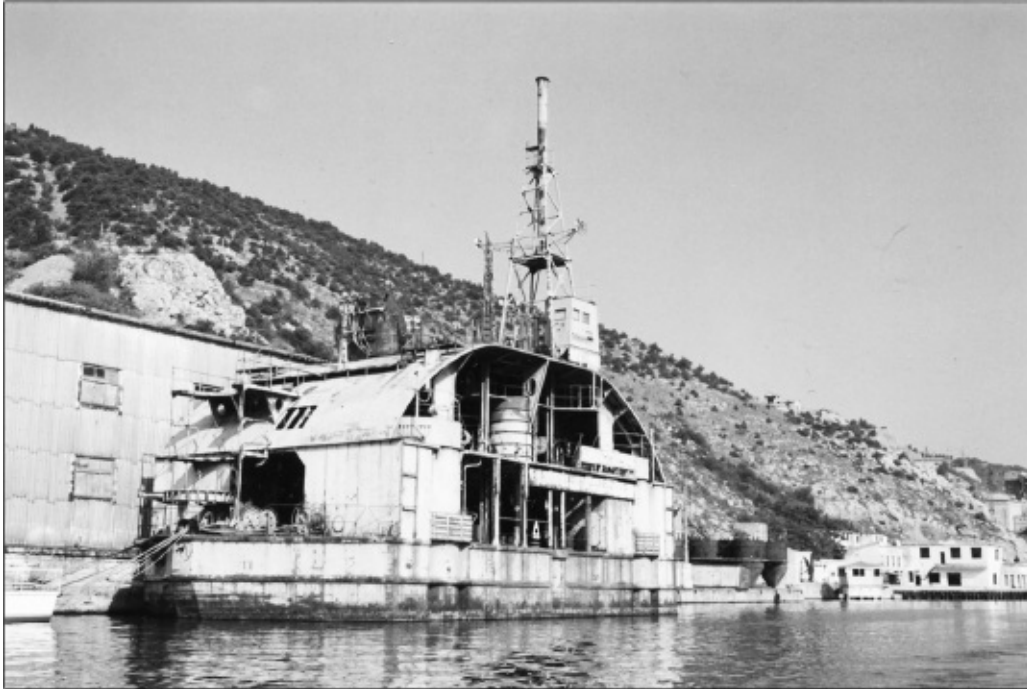
*Летающая лодка Б-12 на аэродроме в Крыму. Фото В. Костриченко*



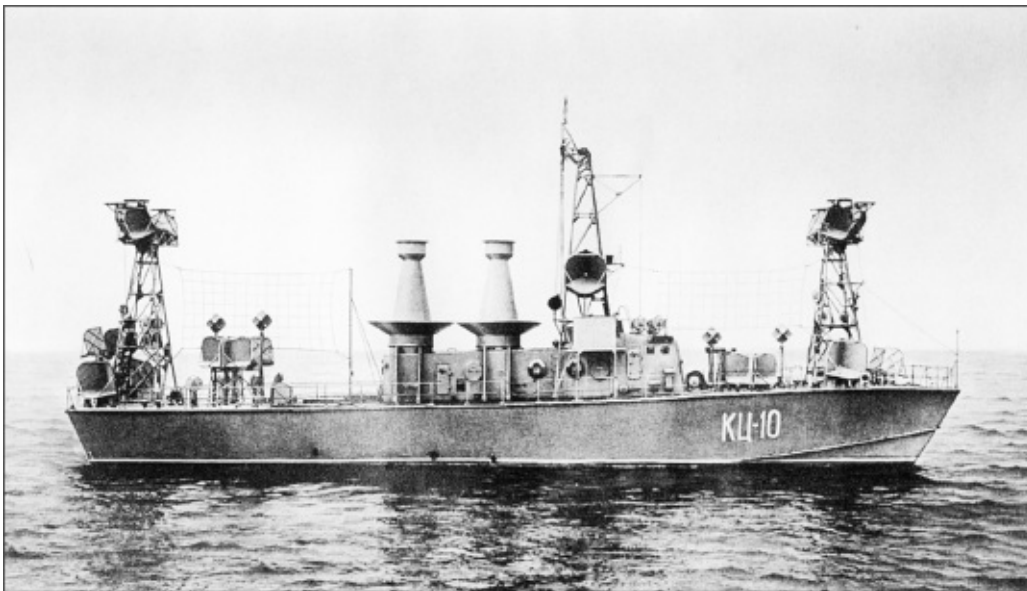
*Ракета «Сопка» во дворе Музея Черноморского флота в Севастополе.  
Фото А. Широкограда*



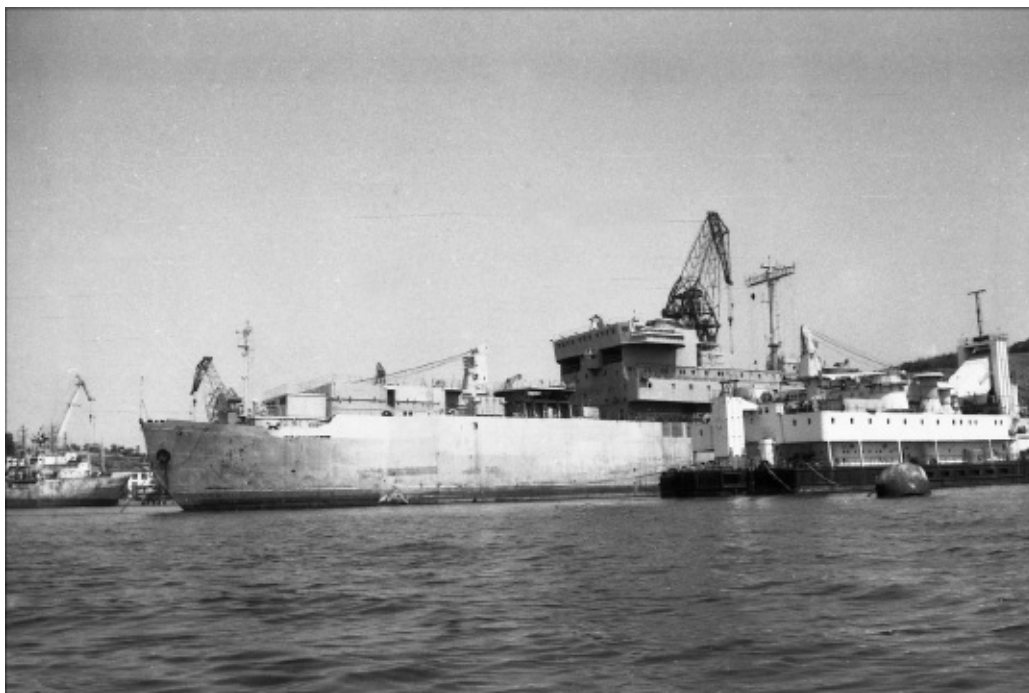
*«Сопка» на пусковой установке. Фото А. Широкограда*



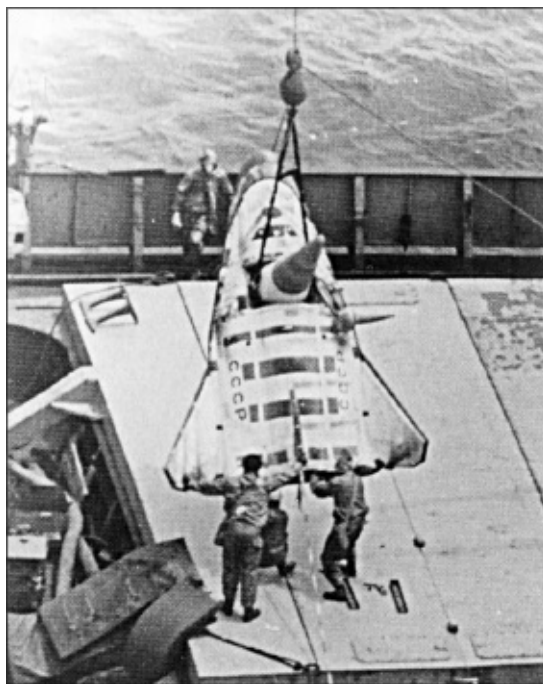
*Погружающийся стенд для испытания ракет «Метеорит-М». Фото  
А. Широкограда*



*Катер-цель пр. 1392Ц. (Центральное морское конструкторское бюро  
«Алмаз». Флоту Отечества. Коллектив авторов. / Под ред. А.В.  
Шляхтенко. СПб.: ЛеКо, 2008.)*



*Опытное судно «Диксон». Севастополь. Июль 1995 г. Фото В. Костриченко*



*Вывешивание БОРа-4 над палубой для снятия надувного баллона-пеленга и монтажа носовых кронштейнов-опор. Съемка с американского самолета*



*305-мм башенная батарея № 30 в Любимовке. Фото А. Широкограда*

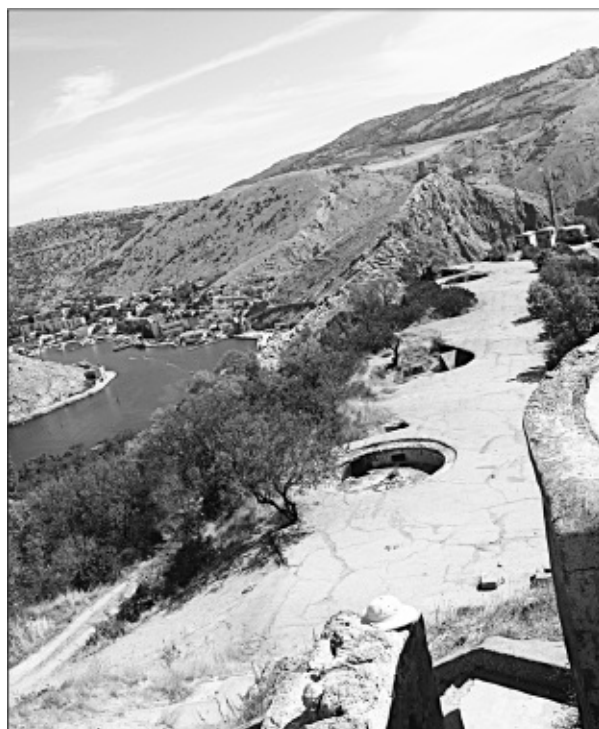


*57-мм автоматическая пушка С-60 на батарее № 30. Такие автоматы прикрывали наши зенитные батареи в 1950—1970-х годах. Фото А. Широкограда*





*130/50-мм установка Б-13 в куполообразном щите на мысе Херсонес.  
Фото А. Широкограда*

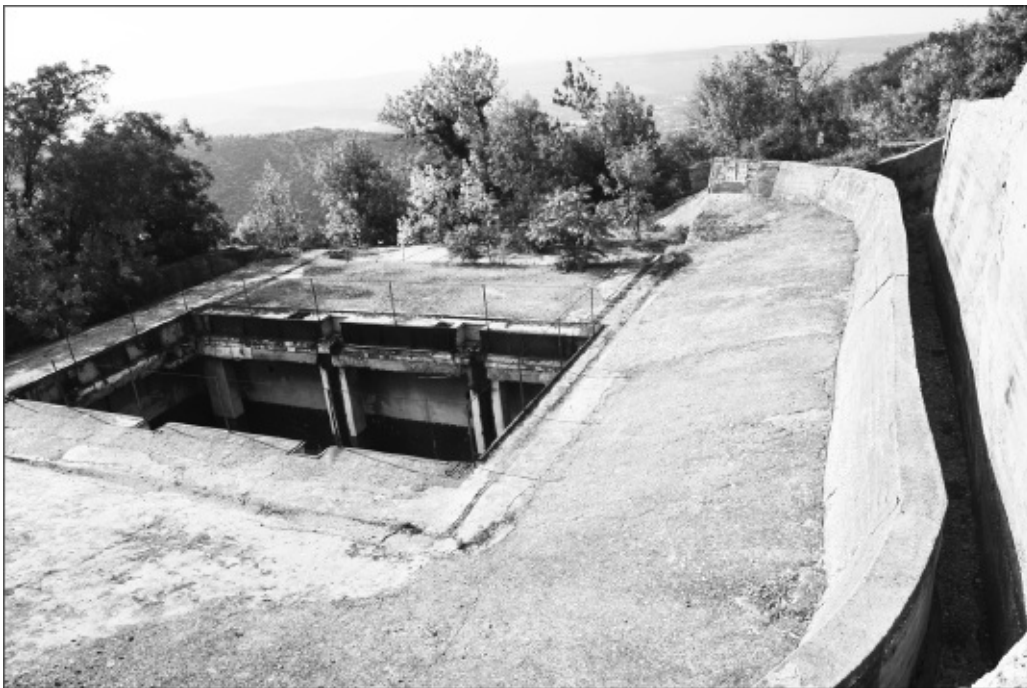


*Остатки 130-мм батареи орудий Б-13, прикрывавших вход в  
Балаклаву. Фото А. Широкограда*





*Ракета П-35 в Музее Черноморского флота. Фото А. Широкограда*



*Развалины пусковой установки «Объекта 100». Сентябрь 2012 г.  
Фото А. Широкограда*



*Вход в подземный завод в Балаклаве. Фото А. Широкограда*



*Тележка, на которой доставлялись ядерные боевые части торпед.  
Завод по ремонту подводных лодок в Балаклаве. Фото А. Широкограда*



*Сенка Севморзавода. Май 2014 г. Фото А. Широкограда*



*Крейсер «Адмирал Лобов» («Украина») уже 23 года стоит у заводского причала в Николаеве. Фото А. Широкограда*



*Буксиры уводят «Зубробизон» в Китай. Фото В. Костриченко*



*Погрузка «Зубробизона» на контейнеровоз. Фото В. Костриченко*



*Подводная лодка пр. 1710 «Макрель» № СС-573 в Севастополе. Фото В. Костриченко*



*Подводная лодка «Алроса». Фото В. Костриченко*



*Флагман Черноморского флота – ракетный крейсер «Москва». Фото А. Широкограда*



*БПК «Керчь». Фото А. Широкограда*



*Корабль на воздушной подушке «Бора». Фото А. Широкограда*





*Корабль на подводных крыльях «060». Фото А. Широкограда*



*Красавец «Енисей». Фото А. Широкограда*



*Разведывательное судно ССВ-201 «Приазовье». Фото В. Костриченко*



*Пограничная украинская база в Балаклаве. ПСКР «Григорий Гнатенко» так и не смог выйти в море. Фото В. Костриченко*



*Ракетный катер U154 «Каховка» на разборке в Инкермане. Фото В. Костриченко*



*Разведывательное судно U513 («Симферополь») на разборке в Инкермане. Фото В. Костриченко*





*Знаменитые «Тигры» на параде в Севастополе. 9 мая 2014 г. Фото А. Широкограда*



*На марше «Бастيون». Севастополь. 9 мая 2014 г. Фото А. Широкограда*



*Императрица Екатерина Великая принимает Парад Победы. 9 мая 2014 г. Фото А. Широкограда*



*Парад победителей. Севастополь. 9 мая 2014 г. Фото А. Широкограда*

## Примечания

В разделе использованы данные справочника: *Левшов П.В., Болтенков Д.Е.* Век в строю ВМФ. Авиация военно-морского флота России (1910–2010). Справочник. СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2002.

Россия. XX век. Документы. 1941 год / Под ред. В.П. Наумова. В 2 кн. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Кн. I. С. 307.

*Артемов А.М.* Крылья над морем // *Авиация и космонавтика* вчера, сегодня, завтра... 2007. № 1.

Натовское обозначение самолетов Ту-22М.

Российский Черноморский флот. Исторический очерк / Коллектив авторов. Симферополь: ДИАЙПИ, 2008. С. 528.



Это не фантастика. В 1959 г. на одной из баз гидроавиации на балтийском побережье Швеции таким образом всю зиму акватория поддерживалась в незамерзающем состоянии.

В документации по испытаниям ракет КСЩ допущена ошибка. «Туман» – это бывший германский тральщик М-29, построенный в 1939–1940 гг. Полное водоизмещение его 874 т, длина 68,4 м, осадка 2,6 м. 27 июля 1946 г. по прибытии в Севастополь он включен в состав Черноморского флота в качестве тральщика под названием Т-915. 3 октября 1947 г. переоборудован в гидрографическое судно и получил название «Туман». 8 сентября 1956 г. исключен из состава флота.

В документации также ошибка. «Испытатель» не мог быть тральщиком. Этот корабль был построен в Германии в 1940–1941 гг. и в качестве тральщика М-255 включен в состав рейхсмарине. Однотипный с М-29 («Туман»). 2 июня 1946 г. прибыл в Севастополь и включен в состав Черноморского флота в качестве тральщика под названием Т-299. Но 14 августа 1946 г. переклассифицирован в опытовое судно и 7 октября 1946 г. назван «Испытатель». 31 января 1958 г. исключен из состава флота.

В документации по испытаниям несколько ошибок. Тральщики типа UMS поставлялись из США по ленд-лизу и никак не могли быть трофейными. Видимо, речь идет об американском тральщике UMS.464, построенном в 1943 г. на верфи в Джексонвилле и 21 июля 1945 г. прибывшем из США в Севастополь. 4 августа 1945 г. он включен в состав Черноморского флота в качестве тральщика Т-188. 28 января 1958 г. разоружен и исключен из состава ВМФ. Полное водоизмещение корабля 345 т, длина 41,5 м, осадка 3,9 м.

Мой отец Борис Васильевич Широкоград занимался разработкой систем управления крылатых и баллистических ракет.

По другим источникам, была первоначально установка В-8, а лишь затем ее заменили на В-16Э.

*Костриченко В.* Загадка «Адмирала Нахимова» // *Иванов В.Б.* Тайны Севастополя. Книга 3. Тайны морские. Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2008. С. 114–115, 116.

ОС «Омар» – бывший тральщик J.492 Pain Lake, спущенный на воду в 1944 г. Передан по ленд-лизу СССР и 5 декабря 1945 г. прибыл в Севастополь. 19 февраля 1946 г. включен в состав Черноморского флота под номером Т-195. В апреле – мае 1956 г. переоборудован в опытовое судно и назван «Омар». 28 января 1958 г. исключен из списков ВМФ и обращен в мишень.



ЦЛ-61 – бывший итальянский миноносец «Animeso», введенный в строй в 1942 г. Полное водоизмещение 1250 т, длина 83,33 м, ширина 9,8 м, осадка 2,77 м. 17 марта 1949 г. принят советским экипажем в Одессе по репарациям и включен в состав Черноморского флота под названием «Ладный». 30 ноября 1954 г. переоборудован в корабль-цель и переименован в ЦЛ-61.

Любопытно, что поначалу и серийные катера пр. 183Р именовались торпедными, то ли для того, чтобы надуть супостата, то ли в силу косности мышления наших адмиралов.

Тепловой имитатор «Циклон» работал на нефти, но умельцы на полигоне «Песчаная Балка» модернизировали его. Тепловой имитатор стал работать на газе и получил автоматическое устройство, позволявшее дистанционно включать и выключать имитатор, а также автоматически регулировать температуру, имитируя, таким образом, инфракрасное излучение крейсера, эсминца, катера и т. д. Модернизированный тепловой имитатор получил название «Балансир».

Радиолокационный комплекс «Гарпун» был принят на вооружение в 1977 г. Он имел как активный, так и пассивный радиолокационные каналы.

По данным А.С. Павлова (Военные корабли СССР и России. 1945–1995. Якутск, 1994), катер имел название Р-113.

«Донец» – бывший германский тральщик М-60, построенный в 1917–1918 гг. Водоизмещение полное 880 т, длина 64,8 м, осадка 2,8 м. 27 января 1943 г. переклассифицирован в СКР и назван «Hille». 3 августа 1946 г. прибыл в Севастополь и переименован в плавбазу «Донец». 20 октября 1958 г. исключен из состава ВМФ.

Экраноплан строился на заводе «Красное Сормово». Полетный вес его составлял 380 т. Длина экраноплана 73,8 м, ширина 19,2 м. Скорость экраноплана 350–500 км/ч, дальность полета до 2000 км. Высота полета на экране 1–5 м при волнении моря до 5–6 баллов. Экипаж 13 чел. Любопытно, что военные долго не могли решить, чем считать экраноплан – летательным аппаратом или кораблем. И лишь приказ министра обороны от 12 ноября 1986 г. положил конец этим спорам. Экранопланы отнесли к морской авиации как к роду сил ВМФ, и они подлежали включению в состав ВВС флотов.

БКЩ – большой корабельный щит.



Тральщик «Бельбек» – бывший германский тральщик Т-912 полным водоизмещением 874 т. Вступил в строй в 1938 г., прибыл в Севастополь 27 июля 1946 г. 8 апреля 1957 г. обращен в корабль-цель, а 7 мая 1957 г. переименован в ЦЛ-5. Однако в документах по испытаниям ракет КСС назывался по-старому – «Бельбек».

Тральщик «Туман» – бывший германский тральщик Т-913. Вступил в строй в 1940 г., однотипный с «Бельбеком».

Позже ОКБ-8 (г. Свердловск) стало МКБ «Новатор».

Ракета «Саброк» принята на вооружение подводных лодок в 1964 г., стартовый вес 1853 кг. После выхода из воды движение по баллистической траектории. Система управления ракеты инерциальная, без коррекции. Боевая часть только специальная W-55 мощностью 5 кТ.

Не путать с коломенским КБМ.

Подробнее об этом рассказано в моей книге «Огненный меч Российского флота» (М., 2004).

По материалам сайта: Черноморский флот. Информационный ресурс.

*Иванов В.Б.* ЧВВМУ им. П.С. Нахимова. История. Люди. События. Севастополь, 2012. С. 580.



Материалы сайта: <http://flot.sevastopol.info/ship/vspomog/dikson.htm>.

Материалы сайта: <http://krymology.info>

Российский Черноморский флот. Исторический очерк / Коллектив авторов. Симферополь: ДИАЙПИ, 2008. С. 548–550.

Мобильность и точность (материалы по истории 51-го отдельного берегового ракетного полка Черноморского флота 1960–2004 гг.). Севастополь, 2004. С. 36.

Российский Черноморский флот. Исторический очерк / Коллектив авторов. Симферополь: ДИАЙПИ, 2008.

МАЦКБ – Морское артиллерийское центральное конструкторское бюро.

НИАП – Научно-исследовательский артиллерийский полигон.  
НИМАП – Научно-исследовательский морской артиллерийский полигон.

В некоторых документах он именуется «Скала».



Мощность двигателя 320 л.с., грузоподъемность 9 тонн, максимальная скорость 65 км/ч, запас хода 1000 км.

Материалы сайта: [http://sevdig.sevastopol.ws/stat/pod\\_sev.html](http://sevdig.sevastopol.ws/stat/pod_sev.html)

*Иванов В.Б.* Тайны Севастополя. Книга 2. Тайны подземные. Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2005. С. 50–51.

*Киселев Д.* КП закрыт. Все ушло на слом // Материалы сайта:  
<http://sevdig.sevastopol.ws/stat/alsu.html>

*Киселев Д.* КП закрыт. Все ушло на слом // Материалы сайта:  
<http://sevdig.sevastopol.ws/stat/alsu.html>

ГТС – городская телефонная станция – глупая «деза» советского периода.

*Захар В.Р., Ничик Ю.М.* Подводные силы Черноморского флота. Севастополь: Рибэст, 2012. С. 175.

*Иванов В.Б.* Тайны Севастополя. Книга 2. Тайны подземные. С. 60–61.



*Иванов В.Б.* Тайны Севастополя. Книга 3. Тайны морские.  
Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2008. С. 225–226.

*Иванов В.Б.* Тайны Севастополя. Книга 3. Тайны морские. Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2008. С. 225–226.

*Иванов В.Б.* Тайны Севастополя. Книга 3. Тайны морские. Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2008. С. 230.

Российский Черноморский флот. Исторический очерк / Коллектив авторов. Симферополь: ДИАЙПИ, 2008. С. 443.

Материалы сайта: <http://donyzlav.at.ua/publ/1-1-0-1>

*Горевой Р.* Американский Севастополь // Материалы сайта:  
[http://versia.ru/articles/2009/may/14/amerikanskaya\\_voennaya\\_baza\\_v\\_krimu](http://versia.ru/articles/2009/may/14/amerikanskaya_voennaya_baza_v_krimu)

Буткин Н. Севморзавод: хроника конфликта, динамика развала // Материалы сайта: [http://sevastopol.net.ua/news/?category=sevastopol-vlast-biznes&altname=sevmorzavod\\_hronika\\_konflikta\\_dinamika\\_razvala](http://sevastopol.net.ua/news/?category=sevastopol-vlast-biznes&altname=sevmorzavod_hronika_konflikta_dinamika_razvala)

Материалы сайта: [http://kri.su/news/?category=feodosiya-vlast&altname=timoshenko\\_rasporyadilas\\_rasprodat\\_feodosiiskii\\_sudostroitelnyi\\_zavod\\_more](http://kri.su/news/?category=feodosiya-vlast&altname=timoshenko_rasporyadilas_rasprodat_feodosiiskii_sudostroitelnyi_zavod_more)



Материалы сайта: <http://kerch.fm/2013/07/22/sudostroitelnyy-zavod-zaliv-kupil-korablestroitelnye-zavody-u-norvezhcev.html>

Материалы сайта: <http://kerch.fm/2014/04/15/kerchenskiy-zaliv-budet-sotrudnicat-s-zelenodolskim-zavodom-im-gorkogo.html>

Материалы сайта: <http://sevnews.info/rus/view-news/Na-13-j-sudoremontnyj-zavod-CHF-v-Sevastopole-sovershenno-vooruzhennoe-napadenie/13817>

Вспомогательный флот ЧФ России. Симферополь: Таврида, 2004. С. 82.

Штаб Российского Черноморского флота. Исторический очерк / Под ред. В.П. Комоедова. Симферополь: Таврида, 2002. С. 123–124.

Штаб Российского Черноморского флота. Исторический очерк / Под ред. В.П. Комоедова. Симферополь: Таврида, 2002. С. 125–126.

СБУ – Служба безопасности Украины, создана в 1991 г. на базе КГБ Украинской ССР.

*Дуглас В.* «Оранже» для «оранжевой революции». Материалы сайта:  
[iser.news2000.com.ua](http://iser.news2000.com.ua)



Спецназ ГРУ. Пятьдесят лет истории и двадцать лет войны / Сост. С. Козлов. М.: SPSL, 2003.

Штаб Российского Черноморского флота. С. 139–141.

*Бабич В.В.* Наши авианосцы на стапелях и в дальних походах.  
Николаев: Атолл, 2003. С. 197–199.

*Бабич В.В.* Наши авианосцы на стапелях и в дальних походах.  
Николаев: Атолл, 2003. С. 203–204.

Там же. С. 204.

В главе использованы материалы книги В.В. Костриченко «Трагедия Черноморского флота 1990–1997 гг.» // Материалы сайта: <http://krymology.info/index>

Советский энциклопедический словарь / Под ред. А.М. Прохорова. М.: Советская энциклопедия, 1982. С. 635.

По данным: *Травников А.* Коса Тузла и стратегические интересы России. Ростов-на-Дону: Феникс, 2005.